



# OTIF



Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

**Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr**

# OTIF



@

## Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift

der OTIF

119. Jahrgang

Zwischenstaatliche  
Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

Gryphenhübelweg 30  
CH - 3006 Bern

Tel.: +41 31 359 10 10

Fax: +41 31 359 10 11

Website: [www.otif.org](http://www.otif.org)

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

Generalsekretär  
Stefan Schimming

Chef-Redakteurin

Katja Bürkholz

Media@otif.org

Mobil: +41 799 44 17 45

### Inhaltsverzeichnis

#### Amtlicher Teil

<b>Liste der Linien 1999</b>	<b>1</b>
<b>Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV</b>	<b>1</b>
Abschnitt: Marokko	1
<b>Offizielle Mitteilungen zum COTIF</b>	<b>1</b>
<b>Ratifizierung des Protokolls 1990/1999</b>	<b>1</b>
Marokko	1
<b>Beitritt zum COTIF</b>	<b>1</b>
Armenien	1

#### Nichtamtlicher Teil

<b>Sonstige Mitteilungen</b>	<b>2</b>
<b>Beitritt der Europäischen Union zum COTIF</b>	<b>2</b>
Haupt Hindernisse	2
<b>E-CMR seit Anfang Juni 2011 in Kraft</b>	<b>3</b>
<b>Rechtsprechung</b>	<b>4</b>
<b>Bundesgerichtshof Karlsruhe – Urteil vom 30.09.2010</b>	<b>4</b>
Haftung des Beförderers beim qualifizierten Verschulden	4
<b>Bücherschau</b>	<b>3</b>
<b>Hinweise:</b>	<b>3</b>
Spera, Kurt: Neuaufgabe 2011 „Handel und Transport“	3
<b>Rezension R. Freise zu:</b>	<b>5</b>
Dr. Thume/de la Motte/Ehlers : Transportversicherungsrecht	5
<b>Veröffentlichungen &amp; interessante Links</b>	<b>6</b>



## Amtlicher Teil

### Liste der Linien 1999

#### Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Marokko hat am 28. April 2011 in Bern die Ratifikationsurkunde betreffend das Protokoll 1999 hinterlegt. Deshalb wird nun der Abschnitt Marokko offiziell in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV gemäß Artikel 24 § 1 COTIF 1999 aufgenommen (s. COTIF 1999, Art. 24 § 1).

Das betreffende Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 12 vom 28. April 2011 kann unter folgender Webadresse abgerufen werden:

[www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/07\\_veroeff/06\\_liste\\_CIV/A\\_60-02\\_502\\_2011\\_28\\_04\\_2011\\_fde.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/06_liste_CIV/A_60-02_502_2011_28_04_2011_fde.pdf)

*Beatrice Moser* ■

### Offizielle Mitteilungen zum COTIF

#### Ratifizierung des Protokolls 1990/1999

Marokko

Marokko hat seine Ratifikationsurkunden hinsichtlich des Protokolls 1990 und des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) am 28. April 2011 hinterlegt. Das COTIF in der Fassung des Protokolls 1999 (COTIF 1999) ist für Marokko am Tag der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft getreten.

Eine Übersicht über den Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen und Genehmigungen des Protokolls von Vilnius mit seiner Anlage, COTIF 1999, und der Beitritte zu diesem Protokoll oder zum COTIF einschließlich der von den Mitgliedstaaten angebrachten Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen sowie die Texte der Vorbehalte und Erklärungen finden sich unter:

[www.otif.org/veroeffentlichungen/uebereinkommen/cotif-361999.html](http://www.otif.org/veroeffentlichungen/uebereinkommen/cotif-361999.html).

*Eva Hammerschmiedová* ■

#### Beitritt zum COTIF

Armenien

Am 30. Dezember 2010 hatte die Regierung Armeniens einen Antrag auf Beitritt zum COTIF gestellt. In seiner Eigenschaft als Depositar des Übereinkommens hatte der Generalsekretär den Mitgliedstaaten der OTIF diesen Beitrittsantrag zur Kenntnis gebracht (s. Zeitschrift 4/2010, S. 95). Die Frist, in der die Mitgliedstaaten Einsprüche gemäß Artikel 37 § 3 COTIF erheben konnten, ist am 11. April 2011 abgelaufen, ohne dass ein Einspruch erhoben wurde.

Damit ist dieser Beitrittsantrag, der keine Vorbehalte oder Erklärungen enthalten hat, rechtsverbindlich angenommen.

Der Beitritt wird gemäß Artikel 37 § 3 COTIF am 1. Juli 2011 wirksam. An diesem Tag treten das COTIF und seine Anhänge für Armenien in Kraft. Armenien wird zum 47. Mitgliedstaat der OTIF.

*Eva Hammerschmiedová* ■



## Nichtamtlicher Teil

**Haupt Hindernisse** für eine frühere Einigung war die Formulierung der sog. „Abkoppelungs-/Transparenzklausel“ sowie die Regelung der Frage, in welchen Sprachfassungen die Beitrittsvereinbarung abzuschließen ist. Die Europäische Union hatte zum letzten Punkt aufgrund der in Brüssel geltenden internen Regelungen darauf bestanden, dass der Text in allen 23 offiziellen Sprachen der Europäischen Union abzufassen wäre. Da die OTIF keine Möglichkeit hatte, die von den 3 amtlichen Sprachen der Organisation (französisch, deutsch, englisch) abweichenden Texte zu überprüfen, führte schliesslich ein Schreiben der Europäischen Union zur Lösung, mit dem sie die Authentizität der Übereinkommensfassungen schriftlich bestätigte, die nicht zu den Amtssprachen der OTIF gehören.

Die vereinbarte Abkoppelungsklausel wurde für den Generalsekretär akzeptabel, nachdem die Europäische Union sich bereit erklärt hatte, zu dem vereinbarten Text eine klarstellende, einseitige völkerrechtliche Erklärung abzugeben, durch die der vereinbarte Text mit dem Wortlaut gleichgestellt wurde, den der Generalsekretär während der gesamten Verhandlungsdauer gefordert hatte.



Stefan Schimming OTIF Tamás Iván Kovács EU

## Sonstige Mitteilungen

### Beitritt der Europäischen Union zum COTIF

Mit ihren Unterschriften besiegelten der Generalsekretär der OTIF, Stefan Schimming und - als bevollmächtigter Vertreter der Europäischen Union - der stellvertretende Staatssekretär im ungarischen Verkehrsministerium, Dr. Tamás Iván Kovács am 23. Juni 2011 die Vereinbarung über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF. In einer feierlichen Zeremonie am Dienstsitz der Organisation wurde damit ein Prozess abgeschlossen, der ursprünglich am 09. September 2009 begonnen und nach mehreren, z.T. mehrmonatigen Unterbrechungen am 25. Februar 2011 abgeschlossen wurde. Die sehr kontrovers geführten Verhandlungen führten zu einem für die OTIF - wie es bei solchen Verhandlungen nicht anders zu erwarten ist - nicht ganz zufriedenstellenden, aber insgesamt vertretbaren Ergebnis, das insbesondere völkerrechtlich keine negative Präzedenzwirkung für andere derartige Beitrittsprozesse begründet. Dem Generalsekretär und den übrigen an den Verhandlungen beteiligten Mitarbeitern des OTIF-Sekretariates ist es gelungen, die Interessen der OTIF durchzusetzen und insbesondere die von der 8. und 9. Generalversammlung gegebenen Verhandlungsrichtlinien einzuhalten. Im Ergebnis konnte er auch die Mitgliedstaaten der OTIF von der Annahme dieses Verhandlungsergebnisses überzeugen, die der Europäischen Union nicht angehören; bzw. Gegenstimmen verhindern.

Die Europäische Union wird sich aber ihre Legitimation für und die Akzeptanz durch diese Gruppe aussergemeinschaftlicher OTIF-Staaten erarbeiten müssen. Sie wird zu berücksichtigen haben, dass es aufgrund der geographischen „Reichweite“ der OTIF nicht darauf ankommen kann, europäische Standards in den OTIF-Rechtsordnungen im Zwangswege zu verankern, sondern innerhalb der Organisation nach sektor-orientierten Lösungen zu suchen, die auch für Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF juristisch akzeptabel und in der Praxis umsetzbar sind. Die Aufgabe des Generalsekretärs wird darin bestehen, die dazu erforderlichen Kompromisse herbeizuführen, damit die Ziele und Aufgaben der OTIF erreicht werden und die Bedeutung der Organisation im Konzert anderer internationaler Organisationen und Verbände erhalten und wo immer möglich gestärkt werden kann.



## Nichtamtlicher Teil

### Hinweise

**Neuaufgabe: Spera, Kurt:** *Handel und Transport (Handbuch für die Güterbeförderung in den Aussenwirtschaftsbeziehungen)*

Es ist fast ein Jahrzehnt her, dass der Autor ein Handbuch mit diesem Titel und Inhalt veröffentlichte (s. Zeitschrift 4/2002, S. 101). Die weitere Entwicklung der globalen Wirtschaftsbeziehungen, die Neufassung der als Auslegungshilfe bei Verträgen im internationalen Warenhandel verwendbaren INCOTERMS und die Neuerungen im internationalen Kauf- und Beförderungsrecht haben ihn nunmehr zur Herausgabe der vorliegenden erheblich erweiterten und nunmehr 700 Seiten umfassenden neuen Auflage des Werkes veranlasst.

Das Werk richtet sich an alle, die mit Problemen von Warenlieferungen im Export und Import befasst, als Logistikdienstleister, sei es in der Spedition oder im Beförderungsgeschäft oder bei Versicherern oder Banken einschlägig tätig sind, aber auch an Studierende und Lehrende dieses Bereichs.

Ein wesentliches Kapitel ist den „Lieferbeziehungen im Außenhandel“ gewidmet, wobei die INCOTERMS 2010 im Mittelpunkt stehen. Die praktische Umsetzung der Pflichten von Verkäufer und Käufer wird in einer „Checklist“ veranschaulicht. Darüber hinaus werden die einzelnen Incoterms-Klauseln eingehend erläutert, wobei insbesondere die Verknüpfung mit dem Transport eine eingehende Behandlung erfährt. Hinweise auf die UN-Kaufrechtskonvention (CISG 1980) sowie deren Wirkung auf oft im Glauben an das allein geltende Landesrecht geschlossene Handelsgeschäfte zeigen, dass die Qualitätserhaltung von zu liefernden Erzeugnissen eine vorrangige Bedeutung erlangt. Ausführungen über den Spediteur und seine vielschichtigen Aufgaben vom Transportmittler bis zum Gesamtbeförderer sind von langjähriger beruflicher Erfahrung gekennzeichnet, die auch hinsichtlich der Erläute-

Entscheidend wird sein, dass bei den Mitgliedstaaten der OTIF, die der Europäischen Union nicht angehören, das Vertrauen zu stärken, dass diese – auch wegen der erheblichen Arbeitserleichterung, künftig mit einer Stimme zu sprechen – die Arbeitsdynamik der OTIF aufrecht zu erhalten und Beschlussfassungen zu fördern. In ihrer Rolle als eigenständige Vertragspartei des COTIF wird sich die Europäische Union an dieser Verantwortung und diesem Leistungsanspruch messen lassen müssen. Nach dem in Bern entstandenen Eindruck wird die Kommission alles dafür Erforderliche unternehmen und von den EU-Mitgliedstaaten darin unterstützt werden.

Stefan Schimming ■

### E-CMR seit Anfang Juni 2011 in Kraft

Dank eines Zusatzprotokolls zum CMR, das im März diesen Jahres die erforderliche fünfte Ratifizierung erhalten hat, kann seit Anfang Juni der internationale Gütertransport auf der Strasse durch Verwendung elektronischer Frachtbriefe, „e-CMR“ weiter erleichtert werden. Zunächst in Bulgarien, Lettland, Litauen, den Niederlanden und der Schweiz wird damit der rechtliche Rahmen eröffnet, alle erheblichen Informationen zu Fracht und Frachtvertrag digital zu speichern und verarbeiten und so eine schnellere, fehlerlose und sichere Weitergabe zu ermöglichen. Der Beitritt zum Protokoll steht weiterhin allen Vertragsstaaten zum CMR offen, die Mitglied der UNECE sind oder Beraterstatus bei dieser haben.

Im internationalen Eisenbahnverkehr besteht bereits eine rechtliche Grundlage für elektronische Frachtbriefe, obwohl die Konzeption und dementsprechend auch der Umfang der diesbezüglichen Regelung in den ER CIM mit dem Zusatzprotokoll zur CMR nicht vergleichbar sind: Artikel 6 § 9 CIM sieht lediglich vor, dass der Frachtbrief grundsätzlich auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen kann, und legt den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit fest. Die funktionale Gleichwertigkeit ist die notwendige Bedingung für den Ersatz des Papier-Frachtbriefes durch einen elektronischen Frachtbrief.

In beiden Transportsystemen bleibt es den beteiligten Unternehmen überlassen, die rechtlichen Möglichkeiten durch die Schaffung entsprechender technischer Systeme aususchöpfen. Die vorliegenden

Eva Hammerschmiedová ■



## Nichtamtlicher Teil

rung der Spediteurdokumente und deren Handhabung zur Geltung gelangt. Einen erheblichen Raum nimmt im Weiteren die Erörterung der Leistungsbedingungen der einzelnen Beförderer ein. Damit finden die Rechtsbeziehungen des Schienenverkehrs, der Straße, der Binnen- sowie Seeschifffahrt, samt dem Transport mit Luftfahrzeugen eine umfassende Darstellung. Die erheblich differenzierten Grundlagen der Eisenbahnbeförderung im Güterbereich drücken sich – im Lichte der Eisenbahnliberalisierung – vor allem im COTIF und den ER CIM 1999 auf der einen Seite und im SMGS auf der anderen Seite aus. Beleuchtet wird auch die Rechtssituation in der Binnenschifffahrt (CMNI), im Seeverkehr mit der Differenzierung zwischen Haager-, Hamburger und Rotterdamer Regeln und im Luftverkehr. Erfasst sind auch der „Multimodale Gütertransport“ unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ladeeinheiten, die Tätigkeit der Betreiber von Transportterminals (OTT), die Beschreibung von Sonderverkehrsarten und die Transportversicherung. Ein reichhaltiger Anhang mit einer Haftungsübersicht, Texten von Abkommen, anderen für einschlägige Tätigkeiten relevanten Regelungen sowie weiteren Hinweisen und ein als Fundstelle dienendes Abkürzungsverzeichnis komplettieren das Werk und machen es zu einem wertvollen Ratgeber für alle an Handel und Transport Interessierten.

(ISBN 3-901472-03-2, logotrans, Wien, 2011)

*Gustav Kafka* ■

## Rechtsprechung

### Bundesgerichtshof Karlsruhe

Urteil vom 30.09.2010

(I ZR 39/09; Vorinstanzen: Landgericht Regensburg, Oberlandesgericht Nürnberg)

Haftung des Beförderers beim qualifizierten Verschulden

#### Leitsatz

Trifft den Frachtführer nach Artikel 29 Abs. 1 CMR ein qualifiziertes Verschulden, kann der Geschädigte ungeachtet der Beschränkungen des Artikels 23 CMR Schadensersatz nach den anwendbaren nationalen Bestimmungen verlangen. Auch in diesem Fall bleibt es dem Geschädigten unbenommen, seinen Schaden auf der Grundlage der Artikel 17 bis 28 CMR zu berechnen. Wählt er diesen Weg, bleibt das Haftungssystem der CMR vollständig, also insbesondere einschließlich der Haftungsbeschränkung nach Artikel 23 Abs. 3 CMR, anwendbar. Vgl. Artikel 23 und 29 CMR: Vergleichbare Bestimmungen (mit Abweichungen) finden sich in den Artikeln 30 und 36 CIM.

#### Sachverhalt (Zusammenfassung)

Zwischen Absenderin und Beklagter wurde der Transport einer großen Charge Laptops mit Marktwert von knapp 1 Mio. Euro von Deutschland nach Italien vereinbart. In den Beförderungsvertrag wurden bestimmte Sicherheitsauflagen aufgenommen – insbesondere durften während des Transports Pausen nur auf beleuchteten und bewachten Parkplätzen und auf bestimmten Etappen der Fahrt eingelegt werden und das Fahrzeug zu keiner Zeit unbeaufsichtigt bleiben.

Wenige Kilometer vor Ablieferung wurde das Fahrzeug mit Ladung gestohlen, als der Fahrer auf einem unbewachten Parkplatz eine ca. einstündige Pause einlegte.

Die Klägerin, Transportversicherer der Absenderin, verlangt von der Beklagten aus abgetretenem Recht Schadensersatz in Höhe des vollen Marktwertes der Lieferung.

#### Entscheidung (Zusammenfassung)

Der Bundesgerichtshof bejaht wie die Vorinstanzen das Vorliegen eines Haftungsfalls, lehnt den Anspruch in der Höhe aber zum Großteil ab.

Der Bundesgerichtshof teilt die Einschätzung des Berufungsgerichts, dass sich die Beklagte bzw. ihr Fahrer als Erfüllungsgelhilfe gemäß Artikel 3 CMR im Zusammenhang mit dem Verlust der Ladung bewusste Leichtfertigkeit vorwerfen lassen muss. Dies ergibt sich schon aus der Vereinbarung besonderer Sicherheitsrichtlinien für den Transport in Zusammenhang mit



## Nichtamtlicher Teil

### Rezension

Dr. K.-H. Thume / H. de la Motte † /  
H. C. Ehlers

Sieben Jahre nach der ersten Auflage (s. Zeitschrift 2/2004 S. 47f.) ist jetzt die zweite Auflage dieses umfassenden Spezialkommentars zum Transportversicherungsrecht in deutscher Sprache erschienen. Die Neuauflage ist vor allem durch die Reform des deutschen Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) zum 1. Januar 2008 veranlasst. Zwar enthält das neue Recht zur Transportversicherung nahezu inhaltsgleiche dispositive Regeln, wie das hundert Jahre ältere VVG von 1908. Die Reform hatte aber zur Folge, dass nahezu alle Verbandsempfehlungen zu den einzelnen Transportversicherungssparten überarbeitet oder neu konzipiert und dem neuen VVG angepasst wurden. Daher war auch die Kommentierung dieser zur Anwendung empfohlenen Versicherungsbedingungen auf den neuesten Stand zu bringen.

Gegenüber der ersten Auflage ist der Kreis der Bearbeiter von 13 auf 19 namhafte Experten des Transport- und Transportversicherungsrechts erweitert worden; der Umfang des Werks hat um mehr als 200 Seiten zugenommen. Auch die Neuauflage wendet sich wieder an Praktiker des Transport- und Transportversicherungsrechts in der Verkehrs- und Versicherungswirtschaft, in der Anwaltschaft und bei Gerichten.

Die aktualisierte und erweiterte Neuauflage erläutert zum Einen die für die Transportversicherung einschlägigen Vorschriften des VVG 2008 sowie die Verbandsempfehlungen zur Güterversicherung und zu den Sparten der Kasko- und der Verkehrshaftungsversicherung und zu Sonderzweigen. Außerdem werden Policen im Bereich der Verkehrshaftungsversicherung vorgestellt. Auch das internationale Versicherungsvertrags- und Prozessrecht ist berücksichtigt.

Für die Fachleute, die sich bei Eisenbahnunternehmen mit Haftungs- und Versicherungsfragen befassen, ist neben der aus der Feder von Thume und de la Motte stammenden Einführung (S.1 bis 22), insbesondere Teil 7 zur

dem, dem Fahrer bekannten, besonders hohen Wert der Ladung.

Das Gericht lehnt jedoch die Möglichkeit ab, den Umfang des Schadensersatzes gemäß Artikel 23 Abs. 1 und 2 CMR im Wege des Marktpreises des Gutes zu ermitteln und dabei wegen des qualifizierten Sorgfaltsverstößes im Sinne des Artikels 29 CMR die Haftungsgrenzen des Artikels 23 Abs. 3 CMR außer Acht zu lassen. Davon ging noch das Berufungsgericht mit Blick auf die Zielsetzung des Artikels 29 CMR aus, nämlich die Position des Geschädigten auf Kosten des vorsätzlich oder vergleichbar vorwerfbar handelnden Schädigers möglichst wirkungsvoll zu verbessern.

Der Bundesgerichtshof erkennt hingegen im Regime des Kapitels IV CMR ein einheitliches, in sich geschlossenes Haftungsgefüge. Die für den Berechtigten unter Umständen günstigere Berechnungsmethode des **Artikels 23 Abs. 1 und 2 CMR** rechtfertigt sich demnach aus der Natur der objektiven Obhutshaftung und **nur im Zusammenspiel mit der Haftungsbeschränkung gemäß Artikel 23 Abs. 3 CMR**.

Artikel 29 CMR gibt in Fällen qualifizierten subjektiven Verschuldens dafür dem Geschädigten das Recht, stattdessen auf die unbeschränkte Haftung nach nationalem Recht (die auch zum Ersatz von Folgeschäden führen kann) zurückzugreifen. In diesem Falle wird er jedoch auch auf die im allgemeinen Schadenersatzrecht (d.h. in Deutschland in §§ 249 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs, BGB) geregelte konkrete Schadensberechnung verwiesen. Er kann sich nicht die Bestimmungen des Artikels 23 Abs. 1 und 2 CMR (Börsen-/Marktpreis/gemeiner Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme des Gutes) losgelöst von den Absätzen 3 und 7 (8,33 SZR/kg) zunutze machen.

Letztlich eröffnet das qualifizierte Verschulden des Beförderers dem Berechtigten bei Verlust des Transportgutes also die Wahl zwischen zwei Haftungsregimen, von denen ihm das eine ansonsten verwehrt bliebe.

Bei der Entscheidung zwischen den Berechnungsarten gilt es daher, den pauschalierten, auf dem Marktwert beruhenden Schadensersatz unter Berücksichtigung der Haftungsobergrenze und des Ausschlusses von mittelbaren Schäden (Güterfolgeschäden, entgangener Gewinn) gegen den tatsächlichen, in der Regel von den Wiederbeschaffungskosten abhängigen, unbegrenzten und auch mittelbaren Schaden abzuwägen und den vorteilhafteren Anspruch zu verfolgen. Bei der Abwägung zu beachten sind allerdings auch die Beweislastregeln, die die Inanspruchnahme aus der objektiven Haftung gemäß Artikel 23 CMR zur einfacheren Schadensabwicklung werden lassen können.



## Nichtamtlicher Teil

Verkehrshaftungsversicherung (soweit der Landtransport betroffen ist, S. 653 bis 744) von Interesse. Bearbeiter der vorgestellten Bedingungswerke zur Verkehrshaftungsversicherung sind Peter Kollatz, Jürgen Temme, Jürgen Raab, Harald Brenken und Bernd Supp. Zwar steht bei den behandelten Verkehrshaftungsbedingungen die laufende Versicherung für Straßenfrachtführer, Spediteure und Lagerhalter im Vordergrund; den Eisenbahnunternehmen können diese Bedingungen aber als Modell und Muster dienen, wenn sie ihre Haftung gegenüber Kunden des Güterverkehrs versichern und insbesondere ihr Risiko bei der Betätigung als Spediteur oder bei der Erbringung zusätzlicher logistischer Dienstleistungen begrenzt sehen wollen. Insbesondere im Fall logistischer Zusatzleistungen kommt eine Berufung auf die eisenbahnrechtliche Haftungsbegrenzung für Güter- und Verspätungsschäden etwa nach der CIM bekanntlich nicht in Betracht. Außerdem ist zu bedenken, dass das europäische Gemeinschaftsrecht in der Richtlinie Nr. 95/18 vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen vorschreibt, dass Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein oder gleichwertige Vorkehrungen getroffen haben müssen, um die Unfallhaftpflicht, insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, *Fracht*, *Post* und Dritte nach innerstaatlichem und internationalem Recht zu decken. Hiernach ist also auch eine Verkehrshaftungsversicherung vorgesehen.

Ein weiteres auch für Eisenbahnunternehmen interessantes Thema wird in Teil 8 des Kommentars abgehandelt, der sich mit der Reiseversicherung im Personenverkehr und ihren Sonderzweigen befasst. Neben allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Reiseversicherung werden auf den Seiten 862 bis 904 auch die Besonderen Bedingungen für die Reiserücktrittskostenversicherung, die Reiseabbruchversicherung und die Reisegepäckversicherung vorgestellt. Bearbeiter dieser Abschnitte sind Yvonne Gebert und Rene Steinbeck.

### **Übertragung auf das internationale Eisenbahntransportrecht** (Bemerkungen des Sekretariates)

Die herangezogenen Normen der CMR zur objektiven Obhutshaftung und der erweiterten Haftung im Falle qualifizierten Verschuldens entsprechen größtenteils denen der CIM. Die Entscheidungsgründe dürften auch tatsächlich im Wesentlichen auf den Schienentransport übertragbar sein. (Zur Vorsicht bei der Beurteilung der Frage, ob und inwieweit für einen anderen Verkehrsträger ergangene Entscheidungen auf die Eisenbahnbeförderung übertragbar sind, mahnt Rainer Freise in Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (MünchKommHGB), Verlag C.H.Beck/Verlag Vahlen, München 2009, 2. Auflage, Randnummer 1 zu Artikel 36 CIM).

Die im Rahmen des Artikels 29 CMR erhebliche und vom Bundesgerichtshof diskutierte Frage, welcher Fahrlässigkeitsgrad nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, stellt sich für die Eisenbahnbeförderung gar nicht erst: Artikel 36 CIM verlangt an dieser Stelle Absicht oder Leichtfertigkeit und Bewusstsein, „dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“. Es bleibt insofern also autonom vom nationalen Recht. (S. auch Bemerkungen zu Artikel 36 CIM, Kurt Spera, Zeitschrift 3/2009, S. 43 ff.)

Das Fazit der vorliegenden Entscheidung, dass die beiden Haftungs- und Schadensberechnungsarten einerseits strikt auseinander zu haltende, in sich geschlossene Regime darstellen, andererseits dem Geschädigten auch bei Eröffnung der subjektiven Haftung weiterhin alternativ der Rückgriff auf die objektive Obhutshaftung – dann aber einschließlich der Beschränkungen –möglich bleibt, kann wegen der insofern ganz gleichlaufenden Regelung auf das CIM-Regime übertragen werden.

Auch die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM sind in jedem Fall als einheitliches Haftungs- und Haftungsbegrenzungssystem anzusehen, das auch im Falle von qualifizierten Verschulden nicht modifiziert wird, sondern lediglich eine Option neben der Verschuldenshaftung gemäß dem allgemeinen Schadenersatzrecht darstellt.

Gründe zur Differenzierung sind insofern nicht ersichtlich (so auch R. Freise in MünchKommHGB Randnummer 6 zu Artikel 36, der seinerseits als Beleg eine ähnliche Entscheidung zur CMR anführt: BGH NJW-RR 2005, 908). Eben so, wie Artikel 29 Abs. 1 CMR dem Frachtführer die Berufung auf bestimmte Vorschriften der Obhutshaftung verwehrt, also im Umkehrschluss dem Geschädigten diese Anspruchsgrundlage weiterhin bietet, schließt Artikel 36 CIM den Artikel 30 CIM nicht in Gänze aus, sondern nur die in ihm vorgesehenen Haftungsbeschränkungen. Hieraus ergibt sich, ebenfalls argumentum e contrario, dass der Anspruch auf die





## Nichtamtlicher Teil

Angesichts der Tatsache, dass auch auf dem Eisenbahnsektor Versicherungs-pflichten und Versicherungsfragen zunehmend an Bedeutung gewinnen, kann der umfassend aktualisierte Kommentar zum Transportversicherungsrecht von Thume, de la Motte und Ehlers auch den Rechts- und Versicherungsabteilungen von Eisenbahnunternehmen zur Heranziehung bei der Gestaltung von Versicherungsverträgen und bei der Bewältigung praktischer Fälle mit Versicherungsrelevanz wärmstens empfohlen werden.

Hrsg.: *Transportversicherungsrecht*, Verlag C.H. Beck, 2. Aufl., 2011, XLIV, 1027 S., ISBN 3 406 59721 3, € 218,00

Rainer Freise ■

### Veröffentlichungen & interessante Links

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 3366/2011, p. 308/-309 - Aérien voyageurs. Coup dur pour le transporteur (B. Colette)

*CIT-Info* (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org), édition/Ausgabe/édition 2/2011

*European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht*, Antwerpen, No. 1/2011, p.3-28 - The Himalaya Clause (B. Jerman)

*Idem*, No. 2/2011, p. 133-142 - The unclear relations between CMR and European Union law in respect of jurisdiction and enforcement of foreign judgements (K. Wesolowski)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 4/2011, S. 129-134 - Flugannullierungen wegen Sperrung des Luftraumes - die Rechte der Fluggäste und der Absender von Luftfracht (W. Müller-Rostin)

Eva Hammerschmiedová ■

abstrakte und pauschalierte Entschädigung gemäß Artikel 30 §1 und 2 CIM dem Geschädigten jedenfalls zur Verfügung steht. Der Geschädigte wird wohl darauf dann zurückgreifen, wenn diese Berechnungsweise ihm im konkreten Fall zu einem größeren Schadenersatz verhilft, als es die Berechnung des subjektiven Schadens gemäß dem allgemeinen Schadenersatzrecht gegebenenfalls vermag.

### Fazit

Da die Durchbrechung der objektiven Haftung im Eisenbahntransport (Artikel 36 CIM) in den entscheidenden Punkten mit der CMR gleichlaufend geregelt ist, wäre die vorliegende Entscheidung auf den Verlust von Gütern im Schienenverkehr übertragbar.

Eva Hammerschmiedová ■

