



OTIF



**Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr**

**Zwischenstaatliche Organisation
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

Der Nachdruck der Abhandlungen
und aller vom Sekretariat der OTIF
verfertigten 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

Liste der Linien 1999	1
Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM	1
Abschnitt: Russland; Deutschland	1
Offizielle Mitteilungen zum COTIF	1
Es gibt derzeit keine Mitteilungen	1

Nichtamtlicher Teil

Rechtsprechung	2
Kassationsgericht Belgien – Urteil vom 10.06.2010	2
Reklamation ohne einen bezifferten Betrag des Schadens	2
Handeslgericht Créteil – Urteil vom 21.09.2010	2
„Shopping Forum“	2
Bücherschau	2
Hinweise:	2
Kunz, Wolfgang: „Eisenbahnrecht“	2
Catharin/Gürtlich: „Eisenbahngesetz“	2
Veröffentlichungen & interessante Links	4



Liste der Linien 1999

Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Abschnitte:

„Russland“ und „Deutschland“

Infolge der Eintragung des neuen Schiffahrtsunternehmens Black Sea Ferry & Investments LLS zusätzlich zu dem schon eingetragenen Schiffahrtsunternehmen Anship LLC und einer zusätzlichen Linie beim bereits eingetragenen Schiffahrtsunternehmen DFDS A/S werden die Abschnitte Russland und Deutschland neu herausgegeben (s. COTIF 1999, Art. 24 §§ 1, 3-5).

Das betreffende Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 8 vom 20. Juli 2011 kann unter folgender Webadresse abgerufen werden:

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/07_liste_CIM/A_70-02_501_2011_20_07_2011_fde.pdf

Beatrice Moser ■

Offizielle Mitteilungen zum COTIF

Es gibt derzeit keine Mitteilungen



Hinweise

Kunz, Wolfgang: Eisenbahnrecht

(Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform)

Die vier Bände umfassende Sammlung deckt alle Bereiche des im Eisenbahnwesen anzuwendenden Rechtes ab. Abgesehen von Vorschriften des deutschen nationalen Rechtes (drei Bände) enthält sie auch Vorschriften des Rechtes der Europäischen Union. Unter dem Titel „Internationales Recht“ findet man unter anderem das COTIF 1999, wie es im deutschen Bundesgesetzblatt im Jahre 2002 veröffentlicht wurde, eine ältere Fassung des SMGS und einige bilaterale Verträge.

Kommentierungen, die von rund 20 Autoren stammen, beziehen sich auf einen Teil der in der Sammlung abgedruckten Vorschriften. In der 29. Lieferung findet sich eine Neufassung der Kommentierung von Kühlwetter/Kramer zum Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes in seiner im Jahre 2009 abgeänderten Fassung.

Die systematische Sammlung „Eisenbahnrecht“ ist ein praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute. Die ausgeklügelte Rubrizierung führt den Benutzer schnell und zuverlässig zu den gerade benötigten Informationen.

(ISBN 3-7890-3536-X, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 29. Ergänzungslieferung, Juni 2011)

Eva Hammerschmiedová ■

Catharin/Gürtlich: Eisenbahngesetz

(Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen, Stand 1.10.2010)

Im Jahr 2006 hatten es die beiden Autoren, leitende Beamte im österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,

Rechtsprechung

Kassationsgericht Belgien

Urteil vom 10.06.2010

(Nr. C.09.0524.N)

Quelle: European Transport Law/Europäisches Transportrecht/Droit européen des transports No. 6-2010, S. 623/624

Reklamation ohne einen bezifferten Betrag des Schadens

Leitsatz

Es ist nicht erforderlich, dass die in Artikel 32 Abs. 2 CMR vorgesehene schriftliche Reklamation beziffert sein muss; es reicht aus, dass die in der Reklamation und ihren Anlagen enthaltenen Angaben es dem Frachtführer gestatten, dass er sich eine Meinung über Natur und Umfang des Schadens bilden kann, um in angemessener Weise zu reagieren.

Vgl. Artikel 32 Abs. 2 CMR: Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 48 § 3 CIM. Eine schriftliche Reklamation hat gemäß dieser Bestimmung die Hemmung der Verjährung zur Folge.

Eva Hammerschmiedová ■

Handelsgericht Créteil

Urteil vom 21.09.2010

Quelle: Bulletin des transports et de la logistique, Paris, Nr. 3351/2011, S. 76/77
„Forum shopping“

Leitsatz

Eine Feststellungsklage des Beförderers, mit der (in den Niederlanden) geurteilt werden soll, dass der Beförderer nicht für haftbar erklärt werden kann und dass seine Haftung in Übereinstimmung mit der CMR ersatzweise beschränkt werden sollte, stellt keinen Fall von „Rechtshängigkeit“ im Sinne des Artikels 31 § 2 CMR dar. Folglich steht sie einer Gewährleistungsklage nicht im Wege und ist kein Grund für eine Aussetzung des Verfahrens in einem anderen Land (Frankreich).

Vgl. Artikel 31 CMR. Eine ähnliche Bestimmung findet sich auch in Artikel 46 CIM. Vgl. Ebenfalls das Urteil des Bundesgerichtshofs I ZR 294/02 vom 20.11.2003, www.bundesgerichtshof.de.

Begründung

Daraufhin entscheidet das Gericht in Bezug auf den Antrag auf **Aussetzung des Verfahrens:**

- in der Erwägung, dass die Gesellschaften Cargotech International Express und Helvetia Compagnie Suisse d'assurances am 17. und 18. Juni 2009 von der Versicherungsgesellschaft



erstmalig unternommen, das österreichische Eisenbahngesetz in einer umfassenden kommentierten Gesamtdarstellung samt ökonomischem und rechtlichem Umfeld zu präsentieren (s. Zeitschrift 1/2007, S. 14/15).

Erscheint nunmehr nach vier Jahren bereits eine aktualisierte und um ein Drittel erweiterte 2. Auflage, so ist dies wohl einerseits auf die positive Aufnahme des Werkes beim Fachpublikum und andererseits auf die nicht unerheblichen weiteren Entwicklungen im europäischen und österreichischen Eisenbahnrecht zurückzuführen. Insbesondere im europäischen Eisenbahnpersonenverkehr war den Auswirkungen der Verordnungen (EG)1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste und (EG)1371/2007 über Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr Rechnung zu tragen.

Aber auch der Bereich Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität führte zu Anpassungsbedarf, namentlich bei den Anforderungen hinsichtlich der Triebfahrzeugführer. Zwischenzeitliche Entwicklungen im Bereich des COTIF spielten bedauerlicherweise keine Rolle, da Österreich zu den am 1. Juli 2006 in Kraft getretenen neuen Anhängen E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) zum COTIF eine Erklärung der Nichtanwendung gemäß Artikel 42 abgegeben hatte. Dessen ungeachtet erscheinen für den „internationalen“ Leser die umfassenden Kommentare zu § 22 (Tarif, Fahrplan), sowie dem neuen § 22a (Entschädigungsbedingungen) zusammen mit den §§ 78a und 78b (Schlichtungsstelle, Unwirksamkeit der Entschädigungsbedingungen) von besonderem Nutzen und Interesse. Wie bereits in der 1. Auflage sind dem kommentierten Text des Eisenbahngesetzes zwei Abschnitte vorangestellt, die sich an alle richten, die sich über die bloße Rechtsanwendung hinaus für die Rolle der Eisenbahn im ökonomischen und verkehrspolitischen Kontext und für den Gesamtkomplex des Ei-

Covea zur Feststellung ihrer Haftung als Spediteur (commissionnaire de transport) und dessen Versicherer bezüglich des Diebstahls einer am 18. Februar 2009 von der Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV geladenen Fracht verklagt wurden,

- in der Erwägung, dass die Gesellschaften Cargotech International Express und Helvetia Compagnie Suisse d'assurances die Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV am 16. Juli 2009 auf Gewährleistung verklagt haben,

- in der Erwägung, dass die Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV am 24. Februar 2009 beim Gericht Haarlem (Holland) eine Feststellungsklage eingereicht hat, mit der geurteilt werden sollte, dass der Beförderer nicht haftbar erklärt werden könne und seine Haftung in Übereinstimmung mit der CMR ersatzweise beschränkt werden sollte,

- in der Erwägung, dass die Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV in Erwartung des Urteils des Gerichts Haarlem unter Hinweis auf die Übereinstimmung von Gegenstand und Parteien eine Aussetzung des Verfahrens beantragt hat,

- in der Erwägung, dass das Gericht der Ansicht ist, die Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV habe durch die Einreichung der Feststellungsklage einige Tage nach dem Diebstahl offensichtlich von der für sie günstigsten Rechtsprechung profitieren wollen, und dass diese Vorgehensweise des „forum shopping“ von verschiedener Seite in der europäischen Rechtsprechung bekämpft wird,

- in der Erwägung, dass die Parteien im Widerspruch zur Behauptung der Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV in beiden Instanzen nicht dieselben sind, da im Rahmen des holländischen Verfahrens die Gesellschaften De Wit Transport Hillegom BV und Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij die Gesellschaften Ceva Freight Holland, Cargotech International Express, X-Trans, Comtrade und Jumbo Marchandise Portages verklagt haben, wohingegen im französischen Verfahren die Gesellschaften Cargotech International Express und Helvetia Compagnie Suisse d'assurances die Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV auf Gewährleistung verklagt haben,

- in der Erwägung, dass der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in seinem Urteil aus dem Jahre 2004 festgestellt hat, dass die (im vorliegenden Fall in Frankreich eingereichte) Schadensersatzklage darauf abzielt, dass die Haftung des Beklagten, also der Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV, zur Geltung kommt, wohingegen der Antrag auf Beschränkung der Haftung (in diesem Fall von der Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV in den Niederlanden eingereicht) darauf abzielt, die Haftung, wenn sie denn festgestellt wird, zu beschränken, und dass die beiden vor zwei unterschiedlichen Gerichten eingereichten Klagen somit nicht denselben Gegenstand haben,



senbahnrechts samt historischen Hintergründen interessieren.

Das angefügte aktualisierte Verzeichnis der Rechtsvorschriften zum Eisenbahnrecht bietet dazu eine wichtige Hilfestellung, wie es überhaupt zu begrüßen ist, dass die nutzerfreundliche Ausgestaltung der 1. Auflage beibehalten wurde. Das Werk kann daher sowohl Praktikern als auch problembewussten und an internationalen Vergleichen interessierten Eisenbahntheoretikern ans Herz gelegt werden.

(ISBN 978-3-7073-1421-2 Linde-Verlag Wien 728 Seiten, 2011)

Gustav Kafka ■

Veröffentlichungen & interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3370/2011, p. 371/-372 - Aérien voyageurs. La force majeure en voie d'extinction ? (B. Colette)

Idem, n° 3375/2011, p. 452/453 - Voyageurs/Force majeure. La Cour reçoit sa copie (B. Colette)

Idem, n° 3377/2011, p. 483 - Nullité du contrat. Une sanction dangereuse (M. Tilche)

Idem, n° 3379/2011, p. 518/519 - CMR. Un voiturier bloqué (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) www.cit-rail.org, édition/Ausgabe/édition 3/2011, 4/2011

Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu, Zagreb, No. 3/2011, S. 869-896 - Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štete na robi (N. Radionov)

Eva Hammerschmiedová ■

- in der Erwägung, dass Artikel 31 Abs. 1 CMR besagt, dass der Kläger das Gericht auf dem Gebiet desjenigen Staates anrufen kann, in dem der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt, in diesem Fall also das hiesige Gericht, um seinen Schadensersatzanspruch geltend zu machen,

- in der Erwägung, dass Artikel 31 Abs. 1 CMR dem Beförderer nur dann die Möglichkeit zur Klage eröffnet, wenn es sich um die Bezahlung der Fracht handelt, was im vorliegenden Fall nicht zutrifft,

- in der Erwägung, dass somit nicht feststeht, dass es sich bei der Klage der Gesellschaft De Wit Transport Hillegom BV um einen Fall von „Rechtshängigkeit“ im Sinne des Artikels 31 Abs. 2 CRM handelt,

- in der Erwägung, dass vor dem Gericht Haarlem außerdem keine Klage eingereicht wurde, die zu einem auch in Frankreich vollstreckbaren Urteil führen könnte,

- in der Erwägung, dass Artikel 28 der Verordnung 44/2001 des Rates, laut der im Falle von zusammenhängenden Klagen das an zweiter Stelle angerufene Gericht das Verfahren aussetzen kann, keine Anwendung findet,

dass kein Anlass für eine Aussetzung des Verfahrens besteht.

Eva Hammerschmiedová ■