



# OTIF



Zeitschrift  
für den  
internationalen Eisen-  
bahnverkehr

**Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr**

# OTIF



@

## Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift  
der OTIF

120. Jahrgang

Zwischenstaatliche Organisa-  
tion  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

Gryphenhübeliweg 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  
verfertigten Übersetzungen ist nur  
unter genauer Quellenangabe ges-  
tattet. – Die mit Namen gezeichne-  
ten 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

|  |          |
|--|----------|
| <b>Amtlicher Teil</b>  | <b>1</b> |
| <b>Liste der Linien 1999</b>                                     | <b>1</b> |
| <b>Linien der Eisenbahnstrecken CIM</b>                          | <b>1</b> |
| Abschnitt: Ukraine   | 1        |
| <b>Offizielle Mitteilungen zum COTIF</b>                         | <b>1</b> |
| Liste der Schiedsrichter   | 1        |
| <br>   |          |
| <b>Nichtamtlicher Teil</b>                                       | <b>2</b> |
| <b>Sonstige Mitteilungen</b>                                     | <b>2</b> |
| <b>Pakistan – Auf der Schwelle zur OTIF-Mitgliedschaft</b>       | <b>2</b> |
| Capacity Building am 7./8.12.2011 in Islamabad                   | 2        |
| <b>Rechtsprechung</b>  | <b>6</b> |
| <b>Berufungsgericht Paris (F) –</b>                              |          |
| <b>Urteil vom 14.12.2011</b>                                     | <b>6</b> |
| Verjährungsfristen bei nicht                                     |          |
| Zurückweisen von Reklamationen                                   | 6        |
| <b>Bücherschau</b>   | <b>6</b> |
| <b>Hinweise:</b>   | <b>6</b> |
| Ferrari/Kieninger/Mankowski/Otte/Saenger/<br>Schulze/Staudinger: |          |
| „Internationales Vertragsrecht“                                  | 6        |
| Kunz, Wolfgang:  |          |
| „Eisenbahnrecht“   | 7        |
| <b>Rezension R. Freise zu:</b>                                   | <b>8</b> |
| Reuschle, Fabian   |          |
| „Montrealer Übereinkommen“                                       | 8        |
| <b>Veröffentlichungen &amp; interessante Links</b>               | <b>9</b> |



## Amtlicher Teil

### Liste der Linien 1999

Linien der Eisenbahnstrecken CIM  
(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Abschnitt:  
„Ukraine“

Infolge der Eintragung der neuen Eisenbahnstrecke „Uzhgorod – Chop“ wird der Abschnitt Ukraine neu herausgegeben (s. COTIF 1999, Art. 24 §§ 2-5).

Das betreffende Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 7 vom 15. Dezember 2011 kann unter folgender Webadresse abgerufen werden:

[www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/07\\_veroeff/07\\_liste\\_CIM/A\\_70-03\\_501\\_2011\\_15\\_12\\_2011\\_fde.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/07_liste_CIM/A_70-03_501_2011_15_12_2011_fde.pdf)

Samuel Flückiger ■

### Offizielle Mitteilungen zum COTIF

#### Liste der Schiedsrichter

Der Generalsekretär stellt gemäß Artikel 30 COTIF eine Liste der Schiedsrichter auf und hält sie auf dem Laufenden. Jeder Mitgliedstaat kann zwei seiner Staatsangehörigen in diese Liste eintragen lassen. Zum Zweck der Aktualisierung der Liste der Schiedsrichter hat das Sekretariat die Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dem Beitritt der Europäischen Union zum COTIF mit Wirkung vom 1. Juli 2011 aufgefordert, die derzeitige Liste zu überprüfen und ihm ihre Änderungswünsche mitzuteilen.

Die aktualisierte Liste wurde auf der Webseite der OTIF veröffentlicht.

(s. [www.otif.org/organe/schiedsgericht/liste-der-schiedsrichter.html](http://www.otif.org/organe/schiedsgericht/liste-der-schiedsrichter.html).)

Die vom Sekretariat ausgearbeitete *Schiedsgerichtsordnung* kann ebenfalls auf der Webseite der OTIF eingesehen werden. (s. [www.otif.org/organe/schiedsgericht/schiedsgerichtsordnung.html](http://www.otif.org/organe/schiedsgericht/schiedsgerichtsordnung.html).)

Streitigkeiten des Völkerrechts und des Zivilrechts über die Auslegung und Anwendung des COTIF – einschließlich des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten der OTIF – sowie Streitigkeiten über die Anwendung der Anhänge des COTIF können dem Schiedsgericht gemäß Titel V COTIF 1999 vorgelegt werden.

Für jegliche Streitigkeit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung, Anwendung oder Durchführung der zwischen OTIF und EU geschlossenen Beitrittsvereinbarung, insbesondere bezüglich ihres Bestehens, ihrer Gültigkeit oder ihrer Auflösung, sieht Artikel 8 der Vereinbarung als Rechtsmittel die Anrufung des Schiedsgerichts vor.

Albanien, Georgien, Portugal, Rumänien, Russland, die Tschechische Republik, die Slowakei und die Ukraine haben bezüglich des Schiedsgerichts Vorbehalte geäußert. Die Liste der Vorbehalte und Erklärungen wurde auf der Webseite der OTIF unter folgendem Link veröffentlicht:

[www.otif.org/veroeffentlichungen.html](http://www.otif.org/veroeffentlichungen.html)

Samuel Flückiger ■



## Nichtamtlicher Teil

### Auf dem Weg zum Transitland



ECO-Testfahrt von Islamabad nach Istanbul



... die nächsten Schritte ...



Capacity Building in Islamabad, 8.12.2011

## Sonstige Mitteilungen

### Pakistan Auf der Schwelle zur OTIF-Mitgliedschaft

Capacity Building am 7./8.12.2011 in Islamabad

Das Sekretariat der OTIF hatte erste Signale, die auf ein Interesse Pakistans an einem Beitritt zum COTIF hingedeutet haben, bereits im Jahre 2009 erhalten. Pakistan war beim Workshop „*Rail Transport between Europe and Asia*“ vertreten, der am 9./10. Juni 2009 in Istanbul stattfand und den die OTIF gemeinsam mit der *Economic Cooperation Organization (ECO)* organisiert hatte (s. Zeitschrift 2/2009, S. 26/27).

Bei einer im gleichen Jahr abgehaltenen Tagung der ECO, an der eine Vertreterin des OTIF-Sekretariates teilgenommen hatte, wurde deutlich, dass das Interesse Pakistans tatkräftig von der ECO unterstützt wird (s. Zeitschrift 4/2009, S. 64). Vor dem Hintergrund der Testfahrten der Containerzüge auf der neuen Eisenbahnverbindung Islamabad-Teheran-Istanbul, genannt Korridor „ITI“, hat sich dieses Interesse konkretisiert. Der Generalsekretär hat die Mitgliedstaaten der OTIF über diese Entwicklung bei der 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) informiert.

Bei der 10. Generalversammlung hat ein hochrangiger Vertreter Pakistans in einer Präsentation das Netz, die betriebliche Situation, aktuelle Projekte zur Restrukturierung und Rationalisierung der Pakistanischen Eisenbahnen und den ECO-Containerzug auf der genannten Linie den Mitgliedstaaten der OTIF vorgestellt. In einem an diese Generalversammlung anschließenden Gespräch mit dem Generalsekretär wurden die politischen Hintergründe und das weitere Vorgehen, nämlich ein „*Capacity Building Workshop*“ als nächster Schritt besprochen (s. Pressemitteilung der OTIF vom 08.07.2011).

Der am 7. und 8. Dezember 2011 in Islamabad durchgeführte Workshop wurde vom pakistanischen Minister für Eisenbahnenwesen, Herrn Haji Ghulam Ahmed Bilour, eröffnet. Der Minister hob in seiner Rede einige Tatsachen hervor, die die besondere Lage Pakistans in der Region charakterisieren und aus denen es sich ergebe, dass Pakistan zu einem wichtigen Transitstaat werden könne, der dazu beiträgt, den Handel und Transport zwischen Zentralasien, dem Mittleren Osten und dem Fernen Osten zu erleichtern. Er wertete die vorläufigen Ergebnisse der



## Nichtamtlicher Teil



... ECO-Containerzug ...

Testfahrten des ECO-Containerzuges „ITI“ als vielversprechend und stellte klar, dass er die Einführung des Einheitsrechtes COTIF als einen Teil dieser sich öffnenden Perspektive sehe. (S. Pressemitteilung der OTIF vom 15.12.2011).

Der Chef der Pakistanischen Eisenbahnen, Herr Arif Azim, fasste die Absichten Pakistans auch nach außen mit den Worten zusammen:

***„We want it and we will do it“***

In einem ersten Teil des Workshops erhielten die Teilnehmer zunächst einen detaillierten Einblick in die Eisenbahnpolitik und das Eisenbahnwesen Pakistans einschließlich konkreter Angaben betreffend bestehende, im Bau befindliche oder geplante Eisenbahnstrecken auf pakistanischem Staatsgebiet. Unter den verschiedenen Projekten wurde unter anderem die „open access policy“ erwähnt, nach der den Großkunden des Eisenbahnverkehrs die Möglichkeit offen stehen wird, die Beförderung von Gütern auf dem Schienennetz der **PR (Pakistan Railways)** in eigener Verantwortung durchzuführen.

Bereits diese Präsentationen gaben Anlass zu lebhaften Diskussionen. Der Generalsekretär und der Chef der PR teilten die Ansicht, dass es bei der Lösung der mit dem Grenzübertritt verbundenen Probleme zunächst auf die Zuverlässigkeit und Gleichbehandlung bei der Grenzabfertigung (z.B. gleiche Gebühren für das Gleiche unabhängig vom Zeitpunkt der Abfertigung) und erst dann auf die Schnelligkeit ankommt.

In den Präsentationen der OTIF wurde zunächst die Funktionsweise der Organisation und ihre Aufgaben im Allgemeinen sowie das Übereinkommen COTIF mit seinen sieben Anhängen vorgestellt. Drei Präsentationen befassten sich eingehender mit denjenigen Anhängen, deren Anwendung für Pakistan von besonderem Interesse sein dürfte (CIM, CIV und RID samt seiner Anlage). Des Weiteren wurden die Konsequenzen einer Mitgliedschaft und das Beitrittsverfahren behandelt. (s. [www.otif.org/news/ausbildungskurs.html](http://www.otif.org/news/ausbildungskurs.html)).

Durchgehend wurde eine sehr offene Diskussion über verschiedene Aspekte und Auswirkungen geführt, die der Beitritt Pakistans zum COTIF für die Pakistanischen Eisenbahnen und deren Kunden haben wird. In den einzelnen Diskussionsbeiträgen kam die unterschiedliche Sicht von Vertretern verschiedener



## Nichtamtlicher Teil



Khojak-Tunnel

Regierungsbehörden, leitenden Mitarbeitern der PR aus dem kommerziellen, rechtlichen und betrieblichen Bereich sowie von Verladern beeindruckend deutlich zum Ausdruck.

In der Diskussion haben die Vertreter der OTIF erfahren, dass verschiedene im COTIF geregelte Gegenstände derzeit in einem von Großbritannien vererbten, an die heutigen Verhältnisse angepassten Tarifrecht geregelt sind. Dieses wird nicht nur in Pakistan, sondern auch in Indien, Bangladesch und in weiteren Staaten der Südasiatischen Vereinigung für regionale Zusammenarbeit (SAARC - South Asian Association for Regional Cooperation) angewendet. Die Frage nach dem Verhältnis zum COTIF-Recht wurde aufgeworfen und grundsätzlich - aus Sicht der Hierarchie von Rechtsvorschriften - beantwortet, wobei nicht ausgeschlossen ist, dass man auf einzelne Punkte anhand konkreter Texte später zurückkommen müssen.

Gegenstand einer Diskussion bildete auch die Frage nach der Möglichkeit eines Vorbehaltes zum Anwendungsbereich der ER CIV/CIM (Artikel 1 § 6 CIV/CIM). Pakistan beabsichtigt, die Anwendung des COTIF-Rechtes auf die pakistanische Strecke des Korridors „ITI“, ggf. einschließlich wichtiger Zufahrtstrecken zu beschränken. Dies würde bedeuten, dass den ER CIV/CIM insgesamt etwa 1'990 km bzw. mit den Zufahrtstrecken 4'995 km unterstellt würden. Es gab hierzu verschiedene Meinungen und eine Rolle in dieser Diskussion spielte natürlich auch die Frage nach der Höhe des Mitgliedsbeitrags, welcher der einen oder der anderen Kilometerzahl entsprechen würde.

Der Generalsekretär zeigte Verständnis für die wirtschaftliche Situation Pakistans und dafür, dass bei einer Unterstellung



## Nichtamtlicher Teil

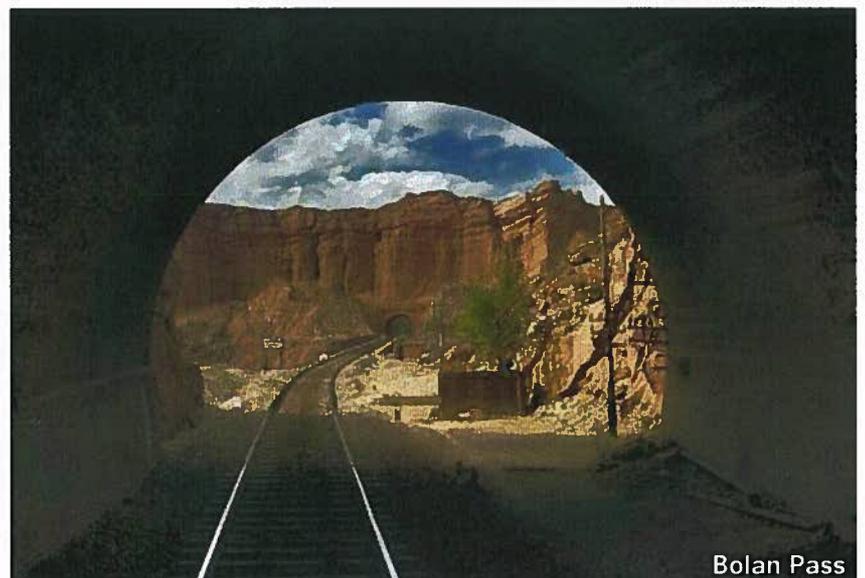
des gesamten Eisenbahnnetzes (7791 km) eine Kosten-Nutzen-Analyse die Argumente für den Beitritt zum COTIF schwächen würde. Er zeigte sich außerdem bereit, für das bei einer zu restriktiven Auslegung des Artikels 1 § 6 CIV/CIM entstehende Problem der nächsten Generalversammlung eine Lösung vorzuschlagen.

Beide Seiten waren sich bewusst, dass nach dem Beitritt Pakistans zum COTIF die OTIF nicht nur einen Mitgliedstaat mehr, sondern den Schlüssel zu einer ganzen Region haben wird, die in Zukunft vom COTIF-Recht wird profitieren können.

Bemerkungen des Generalsekretärs zu möglichen Auswirkungen eines Beitritts Pakistans auf wachsendes Interesse Indiens und Bangladeschs, die er in Beantwortung der Hinweise des Ministers zu Pakistans möglicher Rolle als Transitstaat gemacht hatte, führten überraschenderweise zu interessierten Reaktionen.

Es war am Schluss klar, dass die internen Diskussionen auf pakistanischer Seite weiter geführt werden, während auf der OTIF-Seite nach einer Lösung gesucht werden muss, um der besonderen Situation Pakistans - mit einer derzeit sehr beschränkten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für internationale Beförderungen - Rechnung zu tragen.

*Eva Hammerschmiedová* ■





## Nichtamtlicher Teil

### Hinweise

**Ferrari / Kieninger / Mankowski /  
Otte / Saenger / Schulze /  
Staudinger: Internationales  
Vertragsrecht (Rom I-VO, CISG, CMR, FactÜ  
(Kommentar, 2. Auflage 2012)**

Im vorliegenden Werk werden internationale Übereinkommen kommentiert, die bedeutende Bereiche internationaler privatrechtlicher Verhältnisse abdecken. Diese umfassen internationale vertragliche Schuldverhältnisse, wie sie in der Rom-I Verordnung der EU geregelt sind. Verträge über den internationalen Warenkauf, die Gegenstand des betreffenden Übereinkommens der Vereinten Nationen (CISG) sind, internationale Forderungsabtretungen, wie sie das vom UNIDROIT ausgearbeitete Übereinkommen über Internationales Factoring (FactÜ) erfasst, sowie internationale Beförderungen im Strassengüterverkehr, wie sie im von der ECE/UNECE betreuten internationalen Übereinkommen (CMR) geregelt sind.

Der Wert des vorliegenden Kommentars ergibt sich insbesondere aus dem Umstand, dass fast alle vertraglich geregelten Beförderungen mit einem oder mehreren der erwähnten privatrechtlichen Verträge verknüpft sein können. Es liegt somit auf der Hand, beispielsweise das Verhältnis von Absender und Empfänger gemäss Beförderungsvertrag im Zusammenhang mit deren wechselseitigem Verhältnis als vertraglicher Verkäufer und Käufer und mit deren Verhältnis gegenüber Dritten zu sehen.

Besonders hinsichtlich der am 11. Januar 2009 in Kraft getretenen Rom-I Verordnung bietet der vorliegende Kommentar eine Vielzahl neuer Informationen und Verweisungen auf Lehre und Rechtsprechung, namentlich des EuGH.

Beim bereits seit 1. Januar 1988 in Geltung stehenden CISG, das allein schon hinsichtlich der weiterhin steigenden Zahl der Vertragsparteien aber auch hinsichtlich der tatsächlichen Anwendung als eines der erfolgreichsten internationalen Rechtsinstrumente im Bereich des Privatrechts anzusehen ist, dient der Kommentar mit seiner Fülle von Hinweisen auf Lehre sowie in- und ausländische Rechtsprechung insbesondere dazu, angesichts des gegebenen breiten Spektrums der Umsetzung, Auslegung und Fortentwicklung den Überblick zu behalten.

Steigende Bedeutung erlangt im internationalen Wirtschaftsverkehr die Praxis der Forderungsabtretung im Rahmen des sogenannten „inter-

### Rechtsprechung

#### Berufungsgericht Paris

Urteil vom 14.12.2011

(Nr. RG 98/20212)

(Quelle: Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr. 3395, S.35/36)

Verjährungsfristen bei Nichtzurückweisung von Reklamationen

#### Leitsatz

Da die schriftliche Reklamation des Absenders und dessen Bevollmächtigten, die gemäß Artikel 32 Abs. 2 CMR verjährungshemmend wirkt, zugelassen und nicht zurückgewiesen wurde, ist eine Klage auch neun Jahre später noch zulässig.

#### Anmerkung

Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 48 § 3 CIM. Auch im internationalen Eisenbahntransportrecht ist die Verjährung so lange gehemmt, bis der Beförderer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet.

#### Sachverhalt

Am 4. und 5. September 1997 erhält ein Beförderer den Auftrag, Pakete mit Textilien von Belgien nach Italien zu befördern. Am 7. September legt er gegen 4:00 Uhr morgens auf dem Parkplatz einer Raststätte der Autobahn Rom/Neapel eine Pause ein. Dort wird er von zwei Individuen überfallen, die ihn mit vorgehaltener Waffe knebeln, fesseln und daraufhin mit dem beladenen Fahrzeug wegfahren. Der Schaden in Höhe von 96.336,20 € wird zu 95.440,50 € von der Versicherung übernommen.

Am 3. März 2006 (fast zehn Jahre nach dem Vorfall) verklagen der Versicherer aus übergegangenem Recht und der Absender (bezüglich seines Selbstbehalts) den Beförderer und dessen Versicherungsunternehmen.

#### Entscheidungsgründe

Zunächst stellt sich hier die Frage der Verjährung. Es sei darauf hingewiesen, dass gemäß CMR die Jahresfrist im Falle eines Totalverlustes ab dem 30. Tag nach Ablauf der vereinbarten Frist oder, in Ermangelung einer solchen Frist, nach Ablauf des 60. Tages nach der Übernahme des Gutes läuft. Diese Zeit war schon längst verstrichen.

Das Übereinkommen sieht jedoch einen besonderen Grund für die Verjährungshemmung vor: Durch eine schriftlich an den Beförderer gerichtete Reklamation wird die Frist bis zur (ebenfalls schriftlich zu verfassenden) Zurückweisung der Reklamation einschließlich der Rücksendung der beigelegten Belege durch



## Nichtamtlicher Teil

nationalen Factoring“. Die Kommentierung des am 1. Mai 1995 in Kraft getretenen FactÜ, dessen Anwenderkreis sich bislang allerdings nur auf Deutschland, Frankreich, Ungarn, Italien, Lettland, Nigeria und die Ukraine beschränkt, dient somit vielleicht ganz allgemein der Erweiterung der Kenntnis über dieses Rechtsinstrument.

Die Kommentierung der CMR, welche die erwähnte Erfassung häufig verknüpfter Rechtsverhältnisse vervollständigt, kann natürlich die vorhandenen spezialisierten Kommentarwerke, auf die hinreichend verwiesen wird, nicht ersetzen, ist aber ebenfalls für einen raschen Einstieg wertvoll, zumal die seit 2. Juli 1961 in Geltung stehende CMR bekanntlich sowohl für die am 1.4.2005 in Kraft getretene CMNI als auch für die am 1. Juli 2006 in Kraft getretene CIM 1999 als Vorbild gedient hat.

Auf Grund der bei den Beck'schen Kommentaren gewohnt hohen Qualität und der Fülle an Informationen und Verweisungen ist das vorliegende Werk nicht nur ein wertvoller Ratgeber für den internationalen Wirtschaftsverkehr, sondern es erfüllt auch die Ansprüche derer, die sich mit diesen Fragen im Hinblick auf Forschung und Lehre aber auch im Rahmen internationaler und nationaler Gesetzgebung und Vollziehung befassen.

(ISBN 978-3-406-60078-4,  
hrsg. C.H.BECK 1364 Seiten, 2012)

Gustav Kafka ■

### Kunz, Wolfgang: *Eisenbahnrecht*

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

Es ist nicht übertrieben zu sagen, dass alle Bereiche des im Eisenbahnwesen anzuwendenden Rechtes durch diese vier Bände umfassende Sammlung abgedeckt sind. 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 von Deutschland geschlossene bilaterale Verträge.

Kommentierungen, die heute von mehr als 30 Autoren stammen, beziehen sich auf einen wesentlichen Teil der in der Sammlung abge-

den Beförderer eingefroren. Auf diese unerlässliche Bedingung beruft sich der Kassationshof (Cour de cassation).

Das Dokument muss eine tatsächliche schriftliche Reklamation enthalten (oder ein gleichwertiges Verfahren), mit der der Schaden annähernd genau beziffert und dem Frachtführer angelastet wird, kann aber auch von dem Bevollmächtigten des Absenders (z.B. von dem Makler oder dem ordnungsgemäß bevollmächtigten Versicherer) verfasst werden. Der Empfangsnachweis, der im französischen Recht dem Anspruchsberechtigten oder dessen Vertreter obliegt (frz. Zivilgesetzbuch Art. 1315 Abs. 1), ist nicht formalisiert und kann auf beliebige handelsrechtliche Weise geschehen (frz. Handelsgesetzbuch Art. 110-3). Im vorliegenden Fall wurden sicherheitshalber drei Patronen abgefeuert:

- am 11. September 1997, d.h. am Tag, nachdem er von dem Raub Kenntnis erlangt hatte, hat der Absender dem Frachtführer in Form eines Einschreibens mit Empfangsbestätigung eine Reklamation einschließlich aller Rechnungen zukommen lassen;
- am 23. Dezember 1997 hat sein Bevollmächtigter das Gleiche getan und auch die CMR Frachtbriefe und Packlisten beigelegt;
- am 1. September 1998 schließlich hat Letzterer den Vorgang per Fax (ebenfalls eine Art der schriftlichen Form) wiederholt. Ob Anlagen beigelegt wurden, wurde jedoch nicht präzisiert.
- Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass der Frachtführer diese Dokumente nicht erhalten hat und darüber hinaus hat am 3. September 1998 (kurz vor Ablauf der „normalen“ Verjährung) sein Makler dem Bevollmächtigten mitgeteilt, sich mit seiner Haftpflichtversicherung in Verbindung zu setzen.

Da der Beförderer keine dieser Reklamationen durch Zurücksenden der beigelegten Belege zurückgewiesen hat, ist die Frist eingefroren, und er selbst auch nach neun Jahren weiterhin exponiert!

### Entscheidung

Die Schadenersatzklage ist zwar zulässig, erweist sich aber als unbegründet. Aufgrund der Tatsache, dass der Fahrer unter dem Einfluss einer Waffe an seiner Schläfe keine andere Wahl hatte, als die Befehle zu befolgen, hat das Gericht die Umstände als unvermeidbar und unabwendbar eingestuft, was den Frachtführer von der Haftung befreit (CMR Art. 17 Abs. 2. Vergleichbare Bestimmungen finden sich im COTIF im Artikel 23§ 2 CIM).

Eva Hammerschmiedová ■



## Nichtamtlicher Teil

druckten Vorschriften. In der 30. Ergänzungslieferung finden sich umfangreiche neue Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der deutschen Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, die von elf verschiedenen Autoren verfasst wurden (über 300 Seiten). Diese Verordnung setzt die Richtlinie 2001/14/EG um. Sie regelt unter anderem die von Infrastrukturbetreibern zu erbringenden Leistungen, Einbeziehung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in Fahrgastinformationen, den Umgang mit Geschäftsgeheimnissen der Zugangsberechtigten, das Verfahren bei der Trassenzuweisung, ein besonderes Kündigungsrecht bei verschuldeter Nichtwahrnehmung von Nutzungsrechten und den Inhalt und Abschluss von kapazitätssichernden Rahmenverträgen.

Der Rest der 30. Ergänzungslieferung enthält aktualisierte Seiten der über 200-seitigen Kommentierung des Halbpflichtgesetzes von Werner Filthaut.

Der Großteil der 31. Ergänzungslieferung berücksichtigt Änderungen im Recht der deutschen Bundesländer. Neu wird nicht nur der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgenommen, sondern der Benutzer findet auch Erläuterungen dazu von Bernd H. Uhlenthat.

Die systematische Sammlung „Eisenbahnrecht“ ist ein praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute. Eine alphabetische Schnellübersicht, die sich in jedem Band befindet, und eine ausgeklügelte Rubrizierung führen den Benutzer schnell und zuverlässig zu den gerade benötigten Informationen.

(ISBN 3-7890-3536-X, Hrsg. Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 30. Erg.lieferung (Nov. 2011) & 31. Erg.lieferung (Dez. 2011))

*Eva Hammerschmiedová* ■

## Bücherschau

### Rezension R. Freise zu Reuschle, Fabian: „Montrealer Übereinkommen“

Sechs Jahre nach Erscheinen der ersten Auflage liegt nun die zweite Auflage dieses umfangreichen Kommentars zum Montrealer Übereinkommen (MÜ) zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vor.

Der Kommentar von Reuschle zeichnet sich durch eine sachgerechte, übersichtliche Gliederung der Erläuterungen, klare Sprache und gründliche Auswertung von Rechtsprechung und Literatur aus. Auf über 500 Seiten wird das MÜ kommentiert, weitere 300 Seiten enthalten in 5 Anhängen ergänzende lufttransportrechtliche Bestimmungen, insbesondere drei EG-Verordnungen über die Haftung von Luftfahrtunternehmen und ihre Verpflichtung zu Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen, aber auch einen Auszug aus dem Weltpostvertrag und dem Postpaketübereinkommen mit deren Haftungsvorschriften (Anhang I), außerdem europäische und deutsche Versicherungsanforderungen (Anhang II), allgemeine Geschäftsbedingungen der IATA und der Lufthansa (Anhang III), das Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (Anhang IV) sowie ein umfangreiches Rechtsprechungsregister (Anhang V).

Die Kombination von MÜ-Kommentierung und ergänzenden luftrechtlichen Vorschriften erleichtert den Zugriff auf unterschiedliche, aber in sachlichem Zusammenhang stehende Rechtsquellen und macht das Buch zu einem unentbehrlichen Ratgeber in vielfältigen lufttransportrechtlichen Fragen.

Warum ist dieses Werk auch für Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnjuristen von Interesse? Die Antwort ist rasch gegeben: Die europäische Verkehrs(rechts)politik ist im Personenverkehr seit Jahren durch das Bestreben gekennzeichnet, die Verbraucherrechte gegenüber allen Verkehrsträgern nicht nur zu stärken, sondern auch zu vereinheitlichen. Durch Gleichbehandlung der Verkehrszweige sollen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsunternehmen vermieden werden. Inwieweit das gelingt, ist durch Rechtsvergleich zu ermitteln (vgl. z.B.: Freise, ZIntEisenb 4/2004, S. 91). Für den Güterverkehr in Europa hat das Weißbuch der EU-Kom-



## Nichtamtlicher Teil

### Veröffentlichungen & interessante Links

*Bulletin des transports et de la logistique*. Paris, n° 3393/2011, p. 743-745 – Commissionnaires étrangères. La Belgique (F. Farhana)

*Idem*, n°3398/2012, p. 73/74 – Prescription. Point de départ (M. Tilche)

*Idem*, n°3400/2012, p. 104/105 – CMR. Frais d'entreposage (M. Tilche)

*CIT-Info* (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahnttransportkomitee / International Rail Transport Committee. CIT) [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org). édition/Ausgabe/édition 1/2012

*Deine Bahn*. Berlin, Nr. 1/2012, S. 49-53 – Eurasischer Güterverkehr. Vom Einheitsfrachtbrief zum Einheitsrecht auf der Schiene

*European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht*, Antwerpen, No. 5/2011, p. 503-511 – The Land Carrier's liability. Strict with exemptions or presumed? (P. Bäckdén)

*Railway PRO*, the railway business magazine, 18.01.2012 – China adopts CIM/SMGS provisions [www.railwaypro.com/wp/?p=7844](http://www.railwaypro.com/wp/?p=7844)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 1/2012, S. 1-13 – Unimodale transportrechtliche Übereinkommen und multimodale Beförderungen (R. Freise); S. 14-22 – Multimodalverkehr und Luftrecht (W. Müller-Rostin)

*Idem*, Nr. 2/2012, S. 45-56 – Aktuelle höchstrichterliche Rechtsprechung zum Gütertransportrecht (G. Pokrant). Internationales Gütertransportrecht s. S. 50-56; S. 56-61 –

*Die Sphärentheorie im Seehandelsrecht* (D. Rabe); S. 63/64 – Versandverfahren: Gleichstellung privater Bahnunternehmen mit der Deutschen Bahn (C. Weerth)

Eva Hammerschmiedlová

mission für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum vom 28.03.2011 die Bedeutung multimodaler Lösungen unterstrichen und die „effizienteste Kombination von Verkehrsträgern“ angemahnt (Tz. 19).

Die einzelnen Verkehrsträger tun daher gut daran, neben der Entwicklung ihres eigenen Rechts auch die Rechtsentwicklung bei den anderen Verkehrsträgern im Personen- und Güterverkehr im Blick zu behalten. Für die Eisenbahn empfiehlt es sich insbesondere, auf den Luftverkehr zu achten, der dem Eisenbahnsektor bei der Liberalisierung und der Ausweitung der Passagierrechte vorangegangen ist.

Die EG-Verordnungen 2027/97 und 889/2002 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen und die VO 261/2004 über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste bei Nichtbeförderung und Annullierung oder großer Verspätung von Flügen sind Vorbilder für die Passagierrechtsverordnung 1371/2007 der EU auf dem Eisenbahnsektor.

Dem MÜ ist die EU mit Wirkung vom 28.06.2004 beigetreten, dem COTIF sieben Jahre später zum 1. Juli 2011. Damit ist der EuGH die letzte Instanz in der EU für die Auslegung des MÜ und des COTIF mit seinen Anhängen. Vor diesem Hintergrund ist zum einen von Interesse, wie die drei genannten luftrechtlichen EG-Verordnungen zum MÜ stehen und zum anderen, wie der EuGH dieses Verhältnis sieht, wenn er die EG-Verordnungen und das MÜ anwendet.

Auf diese und andere Fragen geht der Kommentar von Reuschle ein, indem er nicht nur die Vorschriften des MÜ kommentiert, sondern auch die nach der VO 261/2004 bestehenden Ansprüche der Fluggäste auf pauschalierten Ausgleich, Flugpreiserstattung oder anderweitige Beförderung sowie Betreuungsleistungen in den Fällen der Nichtbeförderung und der Annullierung oder großer Verspätung von Flügen behandelt und hierbei die neueste Rechtsprechung des EuGH und der Gerichte verschiedener Vertragsstaaten auswertet (vgl. insbesondere Abschnitt IV zu Art. 19 MÜ, S. 284 bis 293).

Angesichts der wachsenden Notwendigkeit einer Zusammenarbeit der Verkehrsträger in den Fällen, in denen einer allein eine bestimmte Verkehrsaufgabe nicht bewältigen kann, ist auch von Interesse, welche Stellung die internationalen verkehrsrechtlichen Übereinkommen zum Multimodaltransport beziehen.



## Nichtamtlicher Teil

Ein Vergleich des MÜ mit dem COTIF zeigt gravierende Unterschiede: Während CIV und CIM in ihrem jeweiligen Artikel 1 nur bestimmte multimodale Konstellationen erfassen (ergänzende Beförderungen auf der Straße oder auf Binnengewässern im Binnenland oder Beförderungen auf eingetragenen Linien zur See oder auf internationalen Binnengewässern), erfasst das MÜ in seinem Art. 38 sämtliche „gemischte“ Beförderungen, unterstellt aber jeweils nur den mit Luftfahrzeugen durchgeführten Beförderungsabschnitt seiner Geltung (wenn man von den Ausnahmen in Art. 18 Abs. 4 MÜ für den Güterverkehr einmal absieht). Auch hierzu enthält der Kommentar von Reuschle nützliche und weiterführende Hinweise. – CIV und CIM unterstellen hingegen die von ihnen erfassten Multimodalverkehre durchgehend, von Anfang bis Ende, dem internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht.

Die Lektüre eines MÜ-Kommentars erinnert den Transportjuristen auch wieder daran, dass das Luftbeförderungsrecht des MÜ das einzige Transportrecht ist, das für internationale Luftfrachtbeförderungen eine nicht überwindbare Haftungsbeschränkung auf inzwischen 19 SZR/Kg vorsieht, die auch bei schwerstem Verschulden des Luftfrachtführers und seiner Leute gilt (Art. 22 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 5 MÜ).

Insgesamt bietet das Werk von Reuschle auch dem Eisenbahnjuristen eine Fülle von Informationen über die rechtliche Lage eines konkurrierenden Verkehrsträgers, der in vielfacher Hinsicht auch Kooperationspartner der Eisenbahn ist, und es gibt Anregungen für die wiederkehrenden Reformarbeiten am internationalen Eisenbahntransportrecht. Das Buch kann daher auch Eisenbahnjuristen sehr empfohlen werden, die den Horizont über „ihren“ Verkehrsträger hinaus erweitern und Erkenntnisse auch auf benachbarten Rechtsgebieten gewinnen wollen.

(ISBN 978-3-11-025913-1, hrs. Verlag De Gruyter, Kommentar, 2. Aufl. 2011, XXII + 823 Seiten)

*Rainer Freise* ■