



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

Bulletin
of International
Carriage
by Rail

2004

Sommaire – volume 112
Inhaltsverzeichnis – Band 112
Summary – volume 112

Imprimerie / Drukerei / Printing Jordi AG, Belp

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum Protokoll 1999

Iran, S. 31

Ratifizierung des Protokolls 1999

Österreich und Slowenien, S. 1
Ungarn und Slowakei, S. 31
Finnland und Dänemark, S. 51
Bulgarien, S. 79

Geltung des Protokolls 1999 für Lettland sowie Serbien und Montenegro, S. 32

Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM durch die Ukraine, S. 51

Liste der Linien CIM, S. 32

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

101. Tagung – Athen, 3./4.6.2004 – S. 32
Außerordentliche Tagung – Bern, 1.7.2004 – S. 52
102. Tagung – Bern, 18./19.11.2004 – S. 79

RID-Fachausschuss

s. unter „Gefährliche Güter“

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Arbeitsgruppe "Technische Zulassung"

s. unter „Technik“

COTIF

Projekt „Korridor I+“

3. Treffen des Leitorgans – Vilnius, 12.3.2004 – S. 1

Gefährliche Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 13.-17.9.2004, S. 55

RID-Fachausschuss

41. Tagung – Meiningen, 15.-18.11.2004 – S. 84

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID Fachausschusses

Duisburg-Wedau, 24./25.6.2004, S. 52

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses

Bonn, 22./23.4.2004, S. 33
Bonn, 21./22.10.2004, S. 81

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

Genf, 3.-10.12.2003, S. 3
Genf, 5.-14.7.2004, S. 54

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO)

Genf, 19.-23.1.2004, S. 8
Genf, 3.-7.5.2004, S. 33
Genf, 25.-28.10.2004, S. 81

UIC-Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter"

Barcelona, 3./4.3.2004, S. 10
Malmö, 13./14.10.2004, S. 80

Technik

Beschluss der OTIF-Mitgliedstaaten, das Konzept des Systems der technischen Zulassung gemäß COTIF 1999 zu überarbeiten, S. 87

Weitere Tätigkeiten

OTIF - UNIDROIT

Kolloquium – Warschau, 15./16.4.2004 – S. 34
Rail Registry Task Force (RRTF) – Brüssel, 21.-23.9.2004 – S. 56
Seminar – Mexico City, 11./12.10.2004 – S. 89

Ausbildungskurs

Kairo, 22.-26.11.2004 – S. 88

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 17.-19.2.2004 – S. 11
Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr" – Genf, 27.10.2004 – S. 90
Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ – Paris, 25.3.2004 – S. 12

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

13. Tagung der Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – New York, 3.-14.5.2004 – S. 35

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Gruppe Eisenbahnen – Paris, 14.1.2004 – S. 12
Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ – Paris, 24.3.2004 – S. 13
88. Tagung des Ministerrates – Ljubljana (Slowenien), 26./27.5.2004 – S. 36
Gruppe Eisenbahnen – Genf, 28./29.10.2004 – S. 90

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Treffen OTIF-OSShD – Warschau, 17.12.2003, und Bern, 10.3.2004 – S. 14
XXXII. Tagung der Ministerkonferenz – Chisinau, 1.-4.6.2004 – S. 37

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

CIT-Ausbildungskurse, S. 14
Generalversammlung 2004 – Bern, 13.5.2004 – S. 38

Arabischer Eisenbahnverband (UACF)

Jubiläum 25 Jahre UACF – Aleppo, 2./3.9.2004 – S. 57

Gruppe der Eisenbahnen des Mittleren Ostens (DGMO)

16. Tagung der Gruppe DGMO – Dammam (Saudi Arabien), 19./20.1.2004 – S. 15

Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP)

UIP-Kongress 2004 – Wiesbaden, 30.9./1.10.2004 – S. 57

Abhandlungen

Dr. Th. Leimgruber, Vertragsgrundlagen für die Nutzung der Infrastruktur, S. 59

Prof. Dr. Rainer Freise, Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa? S. 91

Rechtsprechung

a) Nach Artikeln der CIM, der CIV und den einzelnen Landesgesetzen geordnet

CIM

Artikel 11 §§ 3-5, 20 § 5, Artikel 35, 36 §§ 1 und 3, Artikel 37 § 2, Artikel 54 § 3 und Artikel 55 § 3

I. Die Eisenbahn haftet nach Artikel 36 § 1 CIM für Verlust und Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zu seiner Ablieferung.

Diese Haftung wird nicht schon durch das bloße Vorliegen einer der in Artikel 36 § 3 genannten besonderen Gefahren ausgeschlossen, darunter das Verladen der Güter durch den Absender (Buchst. c) und d)).

Artikel 37 § 2 CIM führt zu Gunsten der Eisenbahn die widerlegbare Vermutung ein, dass der Verlust oder die

Beschädigung auf die besondere Gefahr zurückzuführen ist, auf die sich die Eisenbahn beruft.

Die Eisenbahn haftet folglich, wenn der Berechtigte beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht aus der konkreten Gefahr entstanden ist, weil der Kausalzusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung fehlt.

Der Beweis, dass im gegebenen Fall der konkrete Verlust nicht aus der oben genannten Gefahr entstanden ist, bildet auch den Beweis – der auf dem Anbringen der Verschlüsse beruht – dass der Verlust auf Diebstahl zurückzuführen ist.

Die vorgenannten Regeln gelten auch für das Entladen der Güter durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

II. Erfolgt das Verladen (rechtmäßig) durch den Absender, bilden die Angaben, die dieser im Frachtbrief bezüglich der Menge des Gutes oder der Zahl der Stücke eingetragen hat, keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Eine Ausnahme gilt, wenn die Eisenbahn eine Nachprüfung der Menge oder der Stückzahl vorgenommen und dies im Frachtbrief bestätigt hat.

Hat die Eisenbahn keine Nachprüfung vorgenommen, so kann der Berechtigte jedoch die Menge oder die Zahl der Stücke mit anderen Mitteln beweisen.

(Hinsichtlich all des voranstehend Gesagten s. Art. 11 § 5 Abs. 1 CIM).

Wie sich aus Artikel 11 §§ 3 und 4 CIM ergibt, ist der Frachtbrief hinsichtlich des Inhaltes der Sendung jedenfalls nicht ein konstitutives Element, sondern ein Beweisstück.

Folglich ist es nicht ausgeschlossen, mit anderen Mitteln den Beweis sowohl für die Angaben zu erbringen, die im Frachtbrief nicht eingetragen oder fehlerhaft eingetragen wurden, als auch für die Richtigkeit der Angaben, die sich im Frachtbrief finden.

III. Die Bestimmungsbahn haftet (auf Grund von Art. 35 § 2 und 55 § 3 CIM) ferner auch dann, wenn zwei Frachtbriefe für zwei verschiedene Abschnitte der Beförderungsstrecke ausgestellt wurden, vorausgesetzt dass die Beförderung in Übereinstimmung mit der diesbezüglichen Eintragung im ersten Frachtbrief mit demselben Wagen durchgeführt wurde, ohne dass eine Übernahme durch den Empfänger und eine Umladung erfolgte.

IV. Die Verantwortung für die Sicherung des Gutes während der Beförderung obliegt ausschließlich der Eisenbahn.

Der Absender ist nicht verpflichtet – und nicht berechtigt – die Türen des Wagens mit seinen eigenen Schlössern zu sichern. Folglich kann er auch nicht als mitverantwortlich für den Verlust des Gutes angesehen werden.

V. Zur Geltendmachung des Anspruches auf Entschädigung für den Verlust des Gutes ist der Empfänger berechtigt, vorausgesetzt er hat das Gut angenommen (Art. 54 § 3 Buchst. b), Ziff. 2 CIM).

Der Berechtigte kann den Anspruch auf Entschädigung (auch) gegen die Bestimmungsbahn geltend machen (Art. 55 § 3 CIM), S. 21.

Artikel 20 §§ 2 und 5, Artikel 36 §§ 1 und 3, Artikel 37 § 2 und Artikel 55 § 3

I. Die Bestimmungsbahn haftet für Verlust und Beschädigung des Gutes gemäß Artikel 36 § 1 in Verbindung mit Artikel 55 § 3 CIM, selbst wenn die Verladung gemäß Artikel 20 § 2 durch den Absender erfolgte.

Die Verladung durch den Absender stellt nur eine „besondere Gefahr“ dar, die unter den Bedingungen der Artikel 36 § 3 und 37 § 2 zur Haftungsbefreiung der Eisenbahn führen kann.

Insbesondere ist die Haftung der Eisenbahn nicht schon durch das Vorliegen einer der Gefahren, die in Artikel 36 § 3 aufgeführt sind, darunter auch die Vornahme der Verladung durch den Absender (Buchst. c) und d)), ausgeschlossen.

Die Eisenbahn, die sich auf die Einrede dieser Gefahren beruft, muss außer dem Vorliegen der Gefahr beweisen, dass „nach den Umständen des Falles“ der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstehen konnte.

Wenn die Eisenbahn diese Elemente beweist – die Eignung der Gefahr, den Verlust oder die Beschädigung hervorzurufen – wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstanden sind (Art. 37 § 2 CIM) – oder, mit anderen Worten, dass ein Zusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung besteht.

Die vorstehende Vermutung ist nicht unwiderleglich. Folglich kann der Berechtigte sie durch einen Gegenbeweis widerlegen, wenn angenommen wird, dass der oben genannte Kausalzusammenhang fehlt.

Die oben genannten Regeln gelten auch für das Entladen durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

II. Artikel 20 § 5 Abs. 2 CIM, der bestimmt, dass „der Absender im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben hat“, schreibt keine bestimmte Form für den Beweis der Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse vor.

So wie für diese Angaben infolgedessen Artikel 394 § 2 der Zivilprozessordnung, der die Beweiskraft regelt, nicht anzuwenden ist, so gilt um so weniger das Anbringen der Verschlüsse an den Wagen als ein Rechtsgeschäft, das den Bestimmungen über die Beweiskraft unterliegt.

Falls im Frachtbrief keine Angaben eingetragen sind, dass Verschlüsse angebracht wurden, bildet der Beweis, dass sie angebracht wurden, nicht den Gegenbeweis für den Inhalt der Anordnung.

III. Die Bestimmungsbahn haftet selbst dann, wenn sie den mit Verschlüssen versehenen Wagen mit dem Gut in Empfang genommen hat, aber auf Grund eines zweiten Frachtbriefes, der im Unterwegsbahnhof ausgestellt wurde, in dem die Umreihung des Zuges entsprechend dem Bestimmungsort der Wagen erfolgt ist, S. 20.

Artikel 40 § 3

Zu den „sonstigen“ aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes“ entstandenen Kosten (Beträgen) im Sinne von Artikel 23 Abs. 4 CMR und Artikel 40 § 3 CIM zählen nur solche Aufwendungen, die bei vertragsgemäßer Beförderung gleichermaßen entstanden wären und zum Wert des Gutes am

Bestimmungsort beigetragen hätten, die also nicht schadensbedingt entstanden sind, S. 16.

Landesrecht

Deutsches Allgemeines Eisenbahngesetz, § 2
Deutsches Haftpflichtgesetz, § 1

Der Infrastrukturbetreiber nach § 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist nicht Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes, S. 73.

Deutsches Haftpflichtgesetz, § 1 Abs. 1 und § 13

Wird bei einem Bahnunfall der Triebwagen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens dadurch beschädigt, dass er auf einen auf den Schienen liegenden Stein auffährt, so haftet das für den Betrieb der Schienenstrecke verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Schaden grundsätzlich aufgrund der Gefährdungshaftung des § 1 Abs. 1 Haftpflichtgesetz. Die Betriebsgefahr des Eisenbahnfahrzeugs ist im Rahmen der nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Haftpflichtgesetz alte Fassung (entsprechend § 13 Abs. 2 Haftpflichtgesetz neue Fassung) vorzunehmenden Abwägung zu berücksichtigen, S. 66.

Französisches Handelsgesetzbuch (Code de commerce), Artikel L – 133-3

Die Bereitstellung der Wagen durch die Eisenbahn an das Umschlagunternehmen für die Durchführung von Rangiervorgängen im Hafenbereich (d. h. die Bereitstellung der Wagen auf dem Übergabegleis vor deren Rangieren zu den Hafengleisen) stellt weder eine Ablieferung noch eine Annahme des Gutes dar. Die Annahme des beförderten Gutes erfolgt erst bei Öffnung der Wagen, S. 39.

b) Nach Stichwörtern geordnet

Ablieferung
– *Zeitpunkt der Ablieferung*

Die Bereitstellung der Wagen durch die Eisenbahn an das Umschlagunternehmen für die Durchführung von Rangiervorgängen im Hafenbereich (d. h. die Bereitstellung der Wagen auf dem Übergabegleis vor deren Rangieren zu den Hafengleisen) stellt weder eine Ablieferung noch eine Annahme des Gutes dar. Die Annahme des beförderten Gutes erfolgt erst bei Öffnung der Wagen, S. 39.

Annahme des Gutes durch den Empfänger

Die Bereitstellung der Wagen durch die Eisenbahn an das Umschlagunternehmen für die Durchführung von Rangiervorgängen im Hafenbereich (d. h. die Bereitstellung der Wagen auf dem Übergabegleis vor deren Rangieren zu den Hafengleisen) stellt weder eine Ablieferung noch eine Annahme des Gutes dar. Die Annahme des beförderten Gutes erfolgt erst bei Öffnung der Wagen, S. 39.

Beweisführung
– *Wagenplomben*

I. Die Bestimmungsbahn haftet für Verlust und Beschädigung des Gutes gemäß Artikel 36 § 1 in Verbindung mit Artikel 55 § 3 CIM, selbst wenn die Verladung gemäß Artikel 20 § 2 durch den Absender erfolgte.

Die Verladung durch den Absender stellt nur eine „besondere Gefahr“ dar, die unter den Bedingungen der Artikel 36 § 3 und 37 § 2 zur Haftungsbefreiung der Eisenbahn führen kann.

Insbesondere ist die Haftung der Eisenbahn nicht schon durch das Vorliegen einer der Gefahren, die in Artikel 36 § 3 aufgeführt sind, darunter auch die Vornahme der Verladung durch den Absender (Buchst. c) und d)), ausgeschlossen.

Die Eisenbahn, die sich auf die Einrede dieser Gefahren beruft, muss außer dem Vorliegen der Gefahr beweisen, dass „nach den Umständen des Falles“ der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstehen konnte.

Wenn die Eisenbahn diese Elemente beweist – die Eignung der Gefahr, den Verlust oder die Beschädigung hervorzurufen – wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstanden sind (Art. 37 § 2 CIM) – oder, mit anderen Worten, dass ein Zusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung besteht.

Die vorstehende Vermutung ist nicht unwiderleglich. Folglich kann der Berechtigte sie durch einen Gegenbeweis widerlegen, wenn angenommen wird, dass der oben genannte Kausalzusammenhang fehlt.

Die oben genannten Regeln gelten auch für das Entladen durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

- II. Artikel 20 § 5 Abs. 2 CIM, der bestimmt, dass „der Absender im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben hat“, schreibt keine bestimmte Form für den Beweis der Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse vor.

So wie für diese Angaben infolgedessen Artikel 394 § 2 der Zivilprozessordnung, der die Beweiskraft regelt, nicht anzuwenden ist, so gilt um so weniger das Anbringen der Verschlüsse an den Wagen als ein Rechtsgeschäft, das den Bestimmungen über die Beweiskraft unterliegt.

Falls im Frachtbrief keine Angaben eingetragen sind, dass Verschlüsse angebracht wurden, bildet der Beweis, dass sie angebracht wurden, nicht den Gegenbeweis für den Inhalt der Anordnung.

- III. Die Bestimmungsbahn haftet selbst dann, wenn sie den mit Verschlüssen versehenen Wagen mit dem Gut in Empfang genommen hat, aber auf Grund eines zweiten Frachtbriefes, der im Unterwegsbahnhof ausgestellt wurde, in dem die Umreihung des Zuges entsprechend dem Bestimmungsort der Wagen erfolgt ist, S. 20.

Beweisführung

– Wagenplomben

- I. Die Eisenbahn haftet nach Artikel 36 § 1 CIM für Verlust und Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zu seiner Ablieferung.

Diese Haftung wird nicht schon durch das bloße Vorliegen einer der in Artikel 36 § 3 genannten besonderen Gefahren ausgeschlossen, darunter das Verladen der Güter durch den Absender (Buchst. c) und d)).

Artikel 37 § 2 CIM führt zu Gunsten der Eisenbahn die widerlegbare Vermutung ein, dass der Verlust oder die Beschädigung auf die besondere Gefahr zurückzuführen ist, auf die sich die Eisenbahn beruft.

Die Eisenbahn haftet folglich, wenn der Berechtigte beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht aus der konkreten Gefahr entstanden ist, weil der Kausalzusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung fehlt.

Der Beweis, dass im gegebenen Fall der konkrete Verlust nicht aus der oben genannten Gefahr entstanden ist, bildet auch den Beweis – der auf dem Anbringen der Verschlüsse beruht – dass der Verlust auf Diebstahl zurückzuführen ist.

Die vorgenannten Regeln gelten auch für das Entladen der Güter durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

- II. Erfolgt das Verladen (rechtmäßig) durch den Absender, bilden die Angaben, die dieser im Frachtbrief bezüglich der Menge des Gutes oder der Zahl der Stücke eingetragen hat, keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Eine Ausnahme gilt, wenn die Eisenbahn eine Nachprüfung der Menge oder der Stückzahl vorgenommen und dies im Frachtbrief bestätigt hat.

Hat die Eisenbahn keine Nachprüfung vorgenommen, so kann der Berechtigte jedoch die Menge oder die Zahl der Stücke mit anderen Mitteln beweisen.

(Hinsichtlich all des voranstehend Gesagten s. Art. 11 § 5 Abs. 1 CIM).

Wie sich aus Artikel 11 §§ 3 und 4 CIM ergibt, ist der Frachtbrief hinsichtlich des Inhaltes der Sendung jedenfalls nicht ein konstitutives Element, sondern ein Beweisstück.

Folglich ist es nicht ausgeschlossen, mit anderen Mitteln den Beweis sowohl für die Angaben zu erbringen, die im Frachtbrief nicht eingetragen oder fehlerhaft eingetragen wurden, als auch für die Richtigkeit der Angaben, die sich im Frachtbrief finden.

- III. Die Bestimmungsbahn haftet (auf Grund von Art. 35 § 2 und 55 § 3 CIM) ferner auch dann, wenn zwei Frachtbriefe für zwei verschiedene Abschnitte der Beförderungsstrecke ausgestellt wurden, vorausgesetzt dass die Beförderung in Übereinstimmung mit der diesbezüglichen Eintragung im ersten Frachtbrief mit demselben Wagen durchgeführt wurde, ohne dass eine Übernahme durch den Empfänger und eine Umladung erfolgte.

- IV. Die Verantwortung für die Sicherung des Gutes während der Beförderung obliegt ausschließlich der Eisenbahn.

Der Absender ist nicht verpflichtet – und nicht berechtigt – die Türen des Wagens mit seinen eigenen Schlössern zu sichern. Folglich kann er auch nicht als mitverantwortlich für den Verlust des Gutes angesehen werden.

- V. Zur Geltendmachung des Anspruches auf Entschädigung für den Verlust des Gutes ist der Empfänger berechtigt, vorausgesetzt er hat das Gut angenommen (Art. 54 § 3 Buchst. b), Ziff. 2 CIM).

Der Berechtigte kann den Anspruch auf Entschädigung (auch) gegen die Bestimmungsbahn geltend machen (Art. 55 § 3 CIM), S. 21.

Entschädigung

– für Beschädigung

Die Bereitstellung der Wagen durch die Eisenbahn an das Umschlagunternehmen für die Durchführung von

Rangiervorgängen im Hafengebiet (d. h. die Bereitstellung der Wagen auf dem Übergabegleis vor deren Rangieren zu den Hafengleisen) stellt weder eine Ablieferung noch eine Annahme des Gutes dar. Die Annahme des beförderten Gutes erfolgt erst bei Öffnung der Wagen, S. 39.

Entschädigung
– für Verlust

Zu den „sonstigen“ aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes“ entstandenen Kosten (Beträgen) im Sinne von Artikel 23 Abs. 4 CMR und Artikel 40 § 3 CIM zählen nur solche Aufwendungen, die bei vertragsgemäßer Beförderung gleichermaßen entstanden wären und zum Wert des Gutes am Bestimmungsort beigetragen hätten, die also nicht schadensbedingt entstanden sind, S. 16.

Entschädigung
– für Verlust

I. Die Bestimmungsbahn haftet für Verlust und Beschädigung des Gutes gemäß Artikel 36 § 1 in Verbindung mit Artikel 55 § 3 CIM, selbst wenn die Verladung gemäß Artikel 20 § 2 durch den Absender erfolgte.

Die Verladung durch den Absender stellt nur eine „besondere Gefahr“ dar, die unter den Bedingungen der Artikel 36 § 3 und 37 § 2 zur Haftungsbefreiung der Eisenbahn führen kann.

Insbesondere ist die Haftung der Eisenbahn nicht schon durch das Vorliegen einer der Gefahren, die in Artikel 36 § 3 aufgeführt sind, darunter auch die Vornahme der Verladung durch den Absender (Buchst. c) und d)), ausgeschlossen.

Die Eisenbahn, die sich auf die Einrede dieser Gefahren beruft, muss außer dem Vorliegen der Gefahr beweisen, dass „nach den Umständen des Falles“ der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstehen konnte.

Wenn die Eisenbahn diese Elemente beweist – die Eignung der Gefahr, den Verlust oder die Beschädigung hervorzurufen – wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstanden sind (Art. 37 § 2 CIM) – oder, mit anderen Worten, dass ein Zusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung besteht.

Die vorstehende Vermutung ist nicht unwiderleglich. Folglich kann der Berechtigte sie durch einen Gegenbeweis widerlegen, wenn angenommen wird, dass der oben genannte Kausalzusammenhang fehlt.

Die oben genannten Regeln gelten auch für das Entladen durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

II. Artikel 20 § 5 Abs. 2 CIM, der bestimmt, dass „der Absender im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben hat“, schreibt keine bestimmte Form für den Beweis der Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse vor.

So wie für diese Angaben infolgedessen Artikel 394 § 2 der Zivilprozessordnung, der die Beweiskraft regelt, nicht anzuwenden ist, so gilt um so weniger das Anbringen der Verschlüsse an den Wagen als ein Rechtsgeschäft, das den Bestimmungen über die Beweiskraft unterliegt.

Falls im Frachtbrief keine Angaben eingetragen sind, dass Verschlüsse angebracht wurden, bildet der Beweis, dass

sie angebracht wurden, nicht den Gegenbeweis für den Inhalt der Anordnung.

III. Die Bestimmungsbahn haftet selbst dann, wenn sie den mit Verschlüssen versehenen Wagen mit dem Gut in Empfang genommen hat, aber auf Grund eines zweiten Frachtbriefes, der im Unterwegsbahnhof ausgestellt wurde, in dem die Umreichung des Zuges entsprechend dem Bestimmungsort der Wagen erfolgt ist, S. 20.

Entschädigung
– für Verlust

I. Die Eisenbahn haftet nach Artikel 36 § 1 CIM für Verlust und Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zu seiner Ablieferung.

Diese Haftung wird nicht schon durch das bloße Vorliegen einer der in Artikel 36 § 3 genannten besonderen Gefahren ausgeschlossen, darunter das Verladen der Güter durch den Absender (Buchst. c) und d)).

Artikel 37 § 2 CIM führt zu Gunsten der Eisenbahn die widerlegbare Vermutung ein, dass der Verlust oder die Beschädigung auf die besondere Gefahr zurückzuführen ist, auf die sich die Eisenbahn beruft.

Die Eisenbahn haftet folglich, wenn der Berechtigte beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht aus der konkreten Gefahr entstanden ist, weil der Kausalzusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung fehlt.

Der Beweis, dass im gegebenen Fall der konkrete Verlust nicht aus der oben genannten Gefahr entstanden ist, bildet auch den Beweis – der auf dem Anbringen der Verschlüsse beruht – dass der Verlust auf Diebstahl zurückzuführen ist.

Die vorgenannten Regeln gelten auch für das Entladen der Güter durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

II. Erfolgt das Verladen (rechtmäßig) durch den Absender, bilden die Angaben, die dieser im Frachtbrief bezüglich der Menge des Gutes oder der Zahl der Stücke eingetragen hat, keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Eine Ausnahme gilt, wenn die Eisenbahn eine Nachprüfung der Menge oder der Stückzahl vorgenommen und dies im Frachtbrief bestätigt hat.

Hat die Eisenbahn keine Nachprüfung vorgenommen, so kann der Berechtigte jedoch die Menge oder die Zahl der Stücke mit anderen Mitteln beweisen.

(Hinsichtlich all des voranstehend Gesagten s. Art. 11 § 5 Abs. 1 CIM).

Wie sich aus Artikel 11 §§ 3 und 4 CIM ergibt, ist der Frachtbrief hinsichtlich des Inhaltes der Sendung jedenfalls nicht ein konstitutives Element, sondern ein Beweisstück.

Folglich ist es nicht ausgeschlossen, mit anderen Mitteln den Beweis sowohl für die Angaben zu erbringen, die im Frachtbrief nicht eingetragen oder fehlerhaft eingetragen wurden, als auch für die Richtigkeit der Angaben, die sich im Frachtbrief finden.

III. Die Bestimmungsbahn haftet (auf Grund von Art. 35 § 2 und 55 § 3 CIM) ferner auch dann, wenn zwei Frachtbriefe für zwei verschiedene Abschnitte der Beförderungsstrecke ausgestellt wurden, vorausgesetzt dass die Beförderung in Übereinstimmung mit der

diesbezüglichen Eintragung im ersten Frachtbrief mit demselben Wagen durchgeführt wurde, ohne dass eine Übernahme durch den Empfänger und eine Umladung erfolgte.

- IV. Die Verantwortung für die Sicherung des Gutes während der Beförderung obliegt ausschließlich der Eisenbahn.

Der Absender ist nicht verpflichtet – und nicht berechtigt – die Türen des Wagens mit seinen eigenen Schlössern zu sichern. Folglich kann er auch nicht als mitverantwortlich für den Verlust des Gutes angesehen werden.

- V. Zur Geltendmachung des Anspruches auf Entschädigung für den Verlust des Gutes ist der Empfänger berechtigt, vorausgesetzt er hat das Gut angenommen (Art. 54 § 3 Buchst. b), Ziff. 2 CIM).

Der Berechtigte kann den Anspruch auf Entschädigung (auch) gegen die Bestimmungsbahn geltend machen (Art. 55 § 3 CIM), S. 21.

Erlöschen der Ansprüche

Die Bereitstellung der Wagen durch die Eisenbahn an das Umschlagunternehmen für die Durchführung von Rangiervorgängen im Hafbereich (d. h. die Bereitstellung der Wagen auf dem Übergabegleis vor deren Rangieren zu den Hafengleisen) stellt weder eine Ablieferung noch eine Annahme des Gutes dar. Die Annahme des beförderten Gutes erfolgt erst bei Öffnung der Wagen, S. 39.

Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem Beförderer (dem Eisenbahnverkehrsunternehmen)

- *Begriff des Betriebsunternehmers*
- *Haftungsbefreiungsgrund „höhere Gewalt“*

Wird bei einem Bahnunfall der Triebwagen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens dadurch beschädigt, dass er auf einen auf den Schienen liegenden Stein auffährt, so haftet das für den Betrieb der Schienenstrecke verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Schaden grundsätzlich aufgrund der Gefährdungshaftung des § 1 Abs. 1 Haftpflichtgesetz. Die Betriebsgefahr des Eisenbahnfahrzeugs ist im Rahmen der nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Haftpflichtgesetz alte Fassung (entsprechend § 13 Abs. 2 Haftpflichtgesetz neue Fassung) vorzunehmenden Abwägung zu berücksichtigen, S. 66.

Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem Beförderer (dem Eisenbahnverkehrsunternehmen)

- *Begriff des Betriebsunternehmers*

Der Infrastrukturbetreiber nach § 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist nicht Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes, S. 73.

Haftungsbefreiungsgründe bei Transportschäden

- *Ausladen durch den Empfänger*

Die Bereitstellung der Wagen durch die Eisenbahn an das Umschlagunternehmen für die Durchführung von Rangiervorgängen im Hafbereich (d. h. die Bereitstellung der Wagen auf dem Übergabegleis vor deren Rangieren zu den Hafengleisen) stellt weder eine Ablieferung noch eine Annahme des Gutes dar. Die Annahme des beförderten Gutes erfolgt erst bei Öffnung der Wagen, S. 39.

Haftungsbefreiungsgründe bei Transportschäden

- *Verladung durch den Absender*

- I. Die Bestimmungsbahn haftet für Verlust und Beschädigung des Gutes gemäß Artikel 36 § 1 in Verbindung mit Artikel 55 § 3 CIM, selbst wenn die Verladung gemäß Artikel 20 § 2 durch den Absender erfolgte.

Die Verladung durch den Absender stellt nur eine „besondere Gefahr“ dar, die unter den Bedingungen der Artikel 36 § 3 und 37 § 2 zur Haftungsbefreiung der Eisenbahn führen kann.

Insbesondere ist die Haftung der Eisenbahn nicht schon durch das Vorliegen einer der Gefahren, die in Artikel 36 § 3 aufgeführt sind, darunter auch die Vornahme der Verladung durch den Absender (Buchst. c) und d), ausgeschlossen.

Die Eisenbahn, die sich auf die Einrede dieser Gefahren beruft, muss außer dem Vorliegen der Gefahr beweisen, dass „nach den Umständen des Falles“ der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstehen konnte.

Wenn die Eisenbahn diese Elemente beweist – die Eignung der Gefahr, den Verlust oder die Beschädigung hervorzurufen – wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstanden sind (Art. 37 § 2 CIM) – oder, mit anderen Worten, dass ein Zusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung besteht.

Die vorstehende Vermutung ist nicht unwiderleglich. Folglich kann der Berechtigte sie durch einen Gegenbeweis widerlegen, wenn angenommen wird, dass der oben genannte Kausalzusammenhang fehlt.

Die oben genannten Regeln gelten auch für das Entladen durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

- II. Artikel 20 § 5 Abs. 2 CIM, der bestimmt, dass „der Absender im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben hat“, schreibt keine bestimmte Form für den Beweis der Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse vor.

So wie für diese Angaben infolgedessen Artikel 394 § 2 der Zivilprozessordnung, der die Beweiskraft regelt, nicht anzuwenden ist, so gilt um so weniger das Anbringen der Verschlüsse an den Wagen als ein Rechtsgeschäft, das den Bestimmungen über die Beweiskraft unterliegt.

Falls im Frachtbrief keine Angaben eingetragen sind, dass Verschlüsse angebracht wurden, bildet der Beweis, dass sie angebracht wurden, nicht den Gegenbeweis für den Inhalt der Anordnung.

- III. Die Bestimmungsbahn haftet selbst dann, wenn sie den mit Verschlüssen versehenen Wagen mit dem Gut in Empfang genommen hat, aber auf Grund eines zweiten Frachtbriefes, der im Unterwegsbahnhof ausgestellt wurde, in dem die Umreihung des Zuges entsprechend dem Bestimmungsort der Wagen erfolgt ist, S. 20.

Haftungsbefreiungsgründe bei Transportschäden

- *Verladung durch den Absender*

- I. Die Eisenbahn haftet nach Artikel 36 § 1 CIM für Verlust und Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zu seiner Ablieferung.

Diese Haftung wird nicht schon durch das bloße Vorliegen einer der in Artikel 36 § 3 genannten besonderen Gefahren ausgeschlossen, darunter das Verladen der Güter durch den Absender (Buchst. c) und d)).

Artikel 37 § 2 CIM führt zu Gunsten der Eisenbahn die widerlegbare Vermutung ein, dass der Verlust oder die Beschädigung auf die besondere Gefahr zurückzuführen ist, auf die sich die Eisenbahn beruft.

Die Eisenbahn haftet folglich, wenn der Berechtigte beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht aus der konkreten Gefahr entstanden ist, weil der Kausalzusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung fehlt.

Der Beweis, dass im gegebenen Fall der konkrete Verlust nicht aus der oben genannten Gefahr entstanden ist, bildet auch den Beweis – der auf dem Anbringen der Verschlüsse beruht – dass der Verlust auf Diebstahl zurückzuführen ist.

Die vorgenannten Regeln gelten auch für das Entladen der Güter durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

- II. Erfolgt das Verladen (rechtmäßig) durch den Absender, bilden die Angaben, die dieser im Frachtbrief bezüglich der Menge des Gutes oder der Zahl der Stücke eingetragen hat, keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Eine Ausnahme gilt, wenn die Eisenbahn eine Nachprüfung der Menge oder der Stückzahl vorgenommen und dies im Frachtbrief bestätigt hat.

Hat die Eisenbahn keine Nachprüfung vorgenommen, so kann der Berechtigte jedoch die Menge oder die Zahl der Stücke mit anderen Mitteln beweisen.

(Hinsichtlich all des voranstehend Gesagten s. Art. 11 § 5 Abs. 1 CIM).

Wie sich aus Artikel 11 §§ 3 und 4 CIM ergibt, ist der Frachtbrief hinsichtlich des Inhaltes der Sendung jedenfalls nicht ein konstitutives Element, sondern ein Beweisstück.

Folglich ist es nicht ausgeschlossen, mit anderen Mitteln den Beweis sowohl für die Angaben zu erbringen, die im Frachtbrief nicht eingetragen oder fehlerhaft eingetragen wurden, als auch für die Richtigkeit der Angaben, die sich im Frachtbrief finden.

- III. Die Bestimmungsbahn haftet (auf Grund von Art. 35 § 2 und 55 § 3 CIM) ferner auch dann, wenn zwei Frachtbriefe für zwei verschiedene Abschnitte der Beförderungsstrecke ausgestellt wurden, vorausgesetzt dass die Beförderung in Übereinstimmung mit der diesbezüglichen Eintragung im ersten Frachtbrief mit demselben Wagen durchgeführt wurde, ohne dass eine Übernahme durch den Empfänger und eine Umladung erfolgte.

- IV. Die Verantwortung für die Sicherung des Gutes während der Beförderung obliegt ausschließlich der Eisenbahn.

Der Absender ist nicht verpflichtet – und nicht berechtigt – die Türen des Wagens mit seinen eigenen Schlössern zu sichern. Folglich kann er auch nicht als mitverantwortlich für den Verlust des Gutes angesehen werden.

- V. Zur Geltendmachung des Anspruches auf Entschädigung für den Verlust des Gutes ist der Empfänger berechtigt, vorausgesetzt er hat das Gut angenommen (Art. 54 § 3 Buchst. b), Ziff. 2 CIM).

Der Berechtigte kann den Anspruch auf Entschädigung (auch) gegen die Bestimmungsbahn geltend machen (Art. 55 § 3 CIM), S. 21.

Verlust

– *teilweiser*

Zu den „sonstigen“ aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes“ entstandenen Kosten (Beträgen) im Sinne von Artikel 23 Abs. 4 CMR und Artikel 40 § 3 CIM zählen nur solche Aufwendungen, die bei vertragsgemäßer Beförderung gleichermaßen entstanden wären und zum Wert des Gutes am Bestimmungsort beigetragen hätten, die also nicht schadensbedingt entstanden sind, S. 16.

Verlust

– *teilweiser*

- I. Die Bestimmungsbahn haftet für Verlust und Beschädigung des Gutes gemäß Artikel 36 § 1 in Verbindung mit Artikel 55 § 3 CIM, selbst wenn die Verladung gemäß Artikel 20 § 2 durch den Absender erfolgte.

Die Verladung durch den Absender stellt nur eine „besondere Gefahr“ dar, die unter den Bedingungen der Artikel 36 § 3 und 37 § 2 zur Haftungsbefreiung der Eisenbahn führen kann.

Insbesondere ist die Haftung der Eisenbahn nicht schon durch das Vorliegen einer der Gefahren, die in Artikel 36 § 3 aufgeführt sind, darunter auch die Vornahme der Verladung durch den Absender (Buchst. c) und d)), ausgeschlossen.

Die Eisenbahn, die sich auf die Einrede dieser Gefahren beruft, muss außer dem Vorliegen der Gefahr beweisen, dass „nach den Umständen des Falles“ der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstehen konnte.

Wenn die Eisenbahn diese Elemente beweist – die Eignung der Gefahr, den Verlust oder die Beschädigung hervorzurufen – wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstanden sind (Art. 37 § 2 CIM) – oder, mit anderen Worten, dass ein Zusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung besteht.

Die vorstehende Vermutung ist nicht unwiderleglich. Folglich kann der Berechtigte sie durch einen Gegenbeweis widerlegen, wenn angenommen wird, dass der oben genannte Kausalzusammenhang fehlt.

Die oben genannten Regeln gelten auch für das Entladen durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

- II. Artikel 20 § 5 Abs. 2 CIM, der bestimmt, dass „der Absender im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben hat“, schreibt keine bestimmte Form für den Beweis der Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse vor.

So wie für diese Angaben in folgedessen Artikel 394 § 2 der Zivilprozessordnung, der die Beweiskraft regelt, nicht anzuwenden ist, so gilt um so weniger das Anbringen der Verschlüsse an den Wagen als ein Rechtsgeschäft, das den Bestimmungen über die Beweiskraft unterliegt.

Falls im Frachtbrief keine Angaben eingetragen sind, dass Verschlüsse angebracht wurden, bildet der Beweis, dass sie angebracht wurden, nicht den Gegenbeweis für den Inhalt der Anordnung.

- III. Die Bestimmungsbahn haftet selbst dann, wenn sie den mit Verschlüssen versehenen Wagen mit dem Gut in Empfang genommen hat, aber auf Grund eines zweiten Frachtbriefes, der im Unterwegsbahnhof ausgestellt wurde, in dem die Umreihung des Zuges entsprechend dem Bestimmungsort der Wagen erfolgt ist, S. 20.

Verlust

– teilweiser

- I. Die Eisenbahn haftet nach Artikel 36 § 1 CIM für Verlust und Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zu seiner Ablieferung.

Diese Haftung wird nicht schon durch das bloße Vorliegen einer der in Artikel 36 § 3 genannten besonderen Gefahren ausgeschlossen, darunter das Verladen der Güter durch den Absender (Buchst. c) und d)).

Artikel 37 § 2 CIM führt zu Gunsten der Eisenbahn die widerlegbare Vermutung ein, dass der Verlust oder die Beschädigung auf die besondere Gefahr zurückzuführen ist, auf die sich die Eisenbahn beruft.

Die Eisenbahn haftet folglich, wenn der Berechtigte beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht aus der konkreten Gefahr entstanden ist, weil der Kausalzusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung fehlt.

Der Beweis, dass im gegebenen Fall der konkrete Verlust nicht aus der oben genannten Gefahr entstanden ist, bildet auch den Beweis – der auf dem Anbringen der Verschlüsse beruht – dass der Verlust auf Diebstahl zurückzuführen ist.

Die vorgenannten Regeln gelten auch für das Entladen der Güter durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

- II. Erfolgt das Verladen (rechtmäßig) durch den Absender, bilden die Angaben, die dieser im Frachtbrief bezüglich der Menge des Gutes oder der Zahl der Stücke eingetragen hat, keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Eine Ausnahme gilt, wenn die Eisenbahn eine Nachprüfung der Menge oder der Stückzahl vorgenommen und dies im Frachtbrief bestätigt hat.

Hat die Eisenbahn keine Nachprüfung vorgenommen, so kann der Berechtigte jedoch die Menge oder die Zahl der Stücke mit anderen Mitteln beweisen.

(Hinsichtlich all des voranstehend Gesagten s. Art. 11 § 5 Abs. 1 CIM).

Wie sich aus Artikel 11 §§ 3 und 4 CIM ergibt, ist der Frachtbrief hinsichtlich des Inhaltes der Sendung jedenfalls nicht ein konstitutives Element, sondern ein Beweisstück.

Folglich ist es nicht ausgeschlossen, mit anderen Mitteln den Beweis sowohl für die Angaben zu erbringen, die im Frachtbrief nicht eingetragen oder fehlerhaft eingetragen wurden, als auch für die Richtigkeit der Angaben, die sich im Frachtbrief finden.

- III. Die Bestimmungsbahn haftet (auf Grund von Art. 35 § 2 und 55 § 3 CIM) ferner auch dann, wenn zwei Frachtbriefe für zwei verschiedene Abschnitte der Beförderungstrecke ausgestellt wurden, vorausgesetzt dass die Beförderung in Übereinstimmung mit der diesbezüglichen Eintragung im ersten Frachtbrief mit demselben Wagen durchgeführt wurde, ohne dass eine

Übernahme durch den Empfänger und eine Umladung erfolgte.

- IV. Die Verantwortung für die Sicherung des Gutes während der Beförderung obliegt ausschließlich der Eisenbahn.

Der Absender ist nicht verpflichtet – und nicht berechtigt – die Türen des Wagens mit seinen eigenen Schlössern zu sichern. Folglich kann er auch nicht als mitverantwortlich für den Verlust des Gutes angesehen werden.

- V. Zur Geltendmachung des Anspruches auf Entschädigung für den Verlust des Gutes ist der Empfänger berechtigt, vorausgesetzt er hat das Gut angenommen (Art. 54 § 3 Buchst. b), Ziff. 2 CIM).

Der Berechtigte kann den Anspruch auf Entschädigung (auch) gegen die Bestimmungsbahn geltend machen (Art. 55 § 3 CIM), S. 21.

c) Übersicht der Urteile, nach Staaten und Gerichten geordnet

	Datum oder Nr.	Seite
Deutschland		
Bundesgerichtshof	26.06.2003	16
Bundesgerichtshof	17.02.2004	66
Oberlandesgericht Nürnberg	23.12.2003	73
Frankreich		
Cour d'Appel de Paris	03.07.2002	39
Griechenland		
Berufungsgericht Athen	26.02.2003	20
Berufungsgericht Athen	28.02.2003	21

Sonstige Informationen

MAPS Seminar 2004 – zum Thema „Rolle des Eisenbahntransportes in der Volkswirtschaft“ – Tunis, 25./26.3.2004 – S. 23

„Balkanreisen“

Besuche des Generaldirektors in Serbien und Montenegro/ Belgrad, Bulgarien/Sofia, Rumänien/Bukarest sowie Kroatien/ Zagreb – 10.–14.5.2004 und 25./26.5.2004 – S. 44

Internationale Eisenbahn-Kongressvereinigung (AICCF)

Ljubljana (Slowenien), 27./28.5.2004, S. 45

Slowakische Bahnen, Jahreskonferenz für Großkunden

Štrbské Pleso, 8.-10.11.2004, S. 116

UIC-CIT-OSShD-Seminar

Paris, 1./2.12.2004, S. 116

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), *Juris-Classeur commercial*, Heft 615 (mit Aktualisierung 11, 2003 zum 15.4.2003) und 616 (mit Aktualisierung 11, 2003 zum 25.4.2003), S. 24

Andresen, Bernd/Valder, Hubert: Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, *Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren*, S. 117

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, *Ergänzungslieferungen 2/03 und 1/04*, S. 76

Dengler, Michael F., Die Haftpflichtversicherung im privaten und gewerblichen Bereich, S. 25

Frohmayer, Albrecht/Mückenhausen, Peter (Hrsg.), *EG-Verkehrsrecht*, 4. Ergänzungslieferung, Dezember 2003, S. 77

Koller, Ingo, *Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage, S. 26

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften*, 15. Ergänzungslieferung, Stand 30.1.2004, S. 46
16. Ergänzungslieferung, Stand Juli 2004, S. 77

Dr. Thume, Karl-Heinz/de la Motte, Harald, Hrsg., *Transportversicherungsrecht*, S. 47

Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr SMGS, Neuauflage mit den Änderungen und Ergänzungen nach dem Stand vom 1.1.2004, S. 27

European Railway Legislation Handbook/Handbuch der Europäischen Eisenbahn-Gesetzgebung/Manuel de Droit Ferroviaire Européen, herausgegeben von Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (Community of European Railway and Infrastructure Companies - CER), S. 118

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 28, 48, 78, 119