



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**

2008

**Sommaire – volume 116
Inhaltsverzeichnis – Band 116
Summary – volume 116**

Imprimerie / Druckerei / Printing Jordi AG, Belp

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Estland, S. 29

Ratifizierung des Protokolls 1999

Griechenland, S. 15

Ausschreibung des Dienstpostens des Generalsekretärs der OTIF für die Amtszeit vom 1.1.2010-31.12.2012, S. 29

Listen der Linien 1999

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

Liste der Eisenbahnstrecken CIV, S. 39

Liste der Eisenbahnstrecken CIM, S. 39

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

109. Tagung – Bern, 21./22.5.2008 – S. 15

110. Tagung – Bern, 12./13.11.2008 – S. 40

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Schadensvermutung bei Neuaufgabe, S. 1

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“, S. 40

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 5, 16, 30, 41

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Bern, 25.-28.3.2008, S. 6

Genf, 15.-18.9.2008, S. 32

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

45. Tagung – Bern, 16.5.2008 – S. 21

46. Tagung – Hamburg, 21.–23.10.2008 – S. 42

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“, des RID-Fachausschusses

9. Sitzung – Bern, 14./15.5.2008 – S. 18

Arbeitsgruppe „Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige“, des RID-Fachausschusses

3. Sitzung – Bern, 13.5.2008 – S. 18

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

33. Tagung – Genf, 30.6.-9.7.2008 – S. 31

34. Tagung – Genf, 1.-9.12.2008, – S. 43

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, UNECE)

84. Tagung – Genf, 5.-8.5.2008 – S. 16

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Vorbereitung der 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen, S. 45

OTIF-Workshop in Belgrad für Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF

Belgrad, 26./27.11.2008, S. 48

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Vorbereitender Ausschuss

2. Tagung – Rom, 8.-10.4.2008 – S. 22

Weiteres Wissenswertes zum „Protokoll von Luxemburg“, S. 33

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 19.-21.2.2008 – S. 8

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ – Genf, 18.-20.11.2008 – S. 48

Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) – Genf, 7.-10.10.2008 – S. 49

Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (ESCAP)

1. Sitzung des Verkehrsausschusses – Bangkok, 29.-31.10.2008 – S. 49

Ausschuss der Vereinten Nationen für Internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – 21. Tagung – Wien, 14.-25.1.2008 – S. 9

41. Tagung – New York, 16.6.-3.7.2008 – S. 34

Internationaler Verkehrsforum

1. Tagung – Leipzig, 28./29.5.2008 – S. 22

Ministerkonferenz der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

XXXVI. Tagung – Kiev, 10.-13.6.2008 – S. 34

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Rechtsgruppe – Paris, 19.2.2008 – S. 10

Weitere Tätigkeiten

Internationale Sommerakademie 2008,

17. Veranstaltung „Welthandel und Transportlogistik“ – Sopron (Ungarn), 19./20.6.2008 – S. 35

Hon.Prof.Dr. Kurt Spera – 80 Jahre – S. 35**5. European und Asian Rail Summit (EARS)**

Berlin, 23.–26.9.2008, S. 50

3. „Romanian Railway Summit“

Bukarest, 7./8.10.2008, S. 50

Beitritt der Russischen Föderation zur OTIF

Abschliessende Gespräche mit russischer Delegation – Bern, 14.10.2008 – S. 51

Vorbereitung des Beitritts Aserbaidschans und Georgiens zum COTIF

Seminar zum Thema OTIF-Mitgliedschaft und COTIF-Rechtsordnungen – Baku, 16./17.12.2008 – S. 52

Gespräche des Generalsekretärs mit Vertretern Aserbaidschans – Baku, 18.12.2008 – S. 53

Das Stichwort

Spurbreite der Schienen, S. 23

Rechtssprechung

- a) **Nach Artikeln des COTIF und dessen Anhänge, anderer Übereinkommen und des Landesrechts geordnet**

CIM 1980*Artikel 54*

Eine Klage auf Schadenersatz kann bei fehlendem Frachtbrief gegen den Eisenbahnbeförderer insoweit angestrengt werden, als die vertragliche Beziehung zwischen dem Berechtigten und dem Beförderer nachgewiesen wird, S. 11.

CIV 1980*Artikel 26 § 2 Buchst. b)*

Die festgestellten Elemente des Sachverhaltes – Übereinstimmung des Ortes, an dem das Opfer auf das Gleis gestürzt ist, mit einem Kreuz auf einem in seiner Tasche gefundenen Plan und vorheriger Abwurf seines Gepäcks auf das Gleis, was der Hypothese eines Zufalls widerspricht, – stützen schwerwiegende, präzise und übereinstimmende Vermutungen einer absichtlichen Handlung des Opfers, aus denen geschlossen werden darf, dass der Sturz des Reisenden die Folge eines Verhaltens war, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht, S. 24.

CMR*Artikel 8, 17 Abs. 1 und 5*

1. Wenn der Empfänger bei der Ablieferung des Gutes Vorbehalte zum Frachtbrief äußert und die Sachverständigen der Ansicht sind, dass die Schäden während der Beförderung entstanden sind, ist der CMR-Frachtführer gemäß Artikel 17 Abs. 1 CMR für diese Schäden haftbar. Der CMR-Frachtführer kann einen Haftungsbefreiungsgrund geltend machen, selbst wenn er bei der Übernahme des Gutes keine Vorbehalte angebracht hat.
2. Die Pflicht des Straßenfrachtführers, bei der Übernahme des Gutes dessen äußeren Zustand gemäß Artikel 8 CMR zu überprüfen, umfasst nicht eine Prüfung, ob die Beladung (und Stauung) korrekt erfolgt ist.
3. Da die CMR-Konvention nicht festlegt, wer für die Beladung und für die Entladung haftet, und da der Fahrer die Güter nach deren Anlieferung durch den Spediteur (Absender) mit Gurten befestigt hat, wird die Haftung in Anwendung des Artikels 17 Abs. 5 CMR zwischen dem Frachtführer und dem Spediteur (Absender) aufgeteilt, weil ersichtlich ist, dass die Schadensursache sowohl in der Art der Beladung als auch des Stauens zu suchen ist, S. 36.

Landesrecht*Französisches Zivilgesetzbuch, Artikel 1147*

Den Reisenden, der in einen fahrenden Zug einsteigen wollte, trifft ein Verschulden; dieses Verschulden war jedoch nicht die ausschließliche Ursache des Unfalls, da es weder ein System zur Verhinderung des Öffnens der Türen während der Fahrt, noch ein System zur Überwachung des gesamten Bahnsteigs und des Zugs oder eine Warnansage vor der Abfahrt gab; die Anwesenheit einer genügenden Anzahl von Bahnangestellten auf dem Bahnsteig oder ein System mit Kameras, das eine Überwachung des gesamten Zugs ermöglichen würde, hätten den Unfall verhindern können. Der Beförderer, der für die Sicherheit des Reisenden objektiv haftet, kann sich von seiner Haftung nicht teilweise befreien, S. 26.

Französisches Zivilgesetzbuch, Artikel 1732

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Wagen und Container gemietet hat, haftet für die während der Dauer des Mietvertrags eingetretenen Beschädigungen und Verluste, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich von seiner Haftung aus dem Wagenverwendungsvertrag (Mietvertrag) nicht befreien, indem es darauf hinweist, dass es zur

Entgleisung und Beschädigung der gemieteten Wagen und Container auf dem Anschlussgleis des Bestellers eines Mülltransportes gekommen ist, während der Anschlussgleisbenutzer diese Wagen und Container verwendet hat; sie standen daher nicht unter der Obhut des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Da der Anschlussgleisbenutzer nicht als ein Dritter angesehen werden kann, ist der Beweis nicht erbracht, dass der Schaden nicht durch das Verschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens verursacht wurde, S. 54.

b) Nach Stichwörtern geordnet

Aktivlegitimation

– *des Benützers*

Eine Klage auf Schadenersatz kann bei fehlendem Frachtbrief gegen den Eisenbahnbeförderer insoweit angestrengt werden, als die vertragliche Beziehung zwischen dem Berechtigten und dem Beförderer nachgewiesen wird, S. 11.

Frachtvertrag

– *Abschluss*

Eine Klage auf Schadenersatz kann bei fehlendem Frachtbrief gegen den Eisenbahnbeförderer insoweit angestrengt werden, als die vertragliche Beziehung zwischen dem Berechtigten und dem Beförderer nachgewiesen wird, S. 11.

Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

Die festgestellten Elemente des Sachverhaltes – Übereinstimmung des Ortes, an dem das Opfer auf das Gleis gestürzt ist, mit einem Kreuz auf einem in seiner Tasche gefundenen Plan und vorheriger Abwurf seines Gepäcks auf das Gleis, was der Hypothese eines Zufalls widerspricht, – stützen schwerwiegende, präzise und übereinstimmende Vermutungen einer absichtlichen Handlung des Opfers, aus denen geschlossen werden darf, dass der Sturz des Reisenden die Folge eines Verhaltens war, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht, S. 24.

Den Reisenden, der in einen fahrenden Zug einsteigen wollte, trifft ein Verschulden; dieses Verschulden war jedoch nicht die ausschließliche Ursache des Unfalls, da es weder ein System zur Verhinderung des Öffnens der Türen während der Fahrt, noch ein System zur Überwachung des gesamten Bahnsteigs und des Zugs oder eine Warnansage vor der Abfahrt gab; die Anwesenheit einer genügenden Anzahl von Bahnangestellten auf dem Bahnsteig oder ein System mit Kameras, das eine Überwachung des gesamten Zugs ermöglichen würde, hätten den Unfall verhindern können. Der Beförderer, der für die Sicherheit des Reisenden objektiv haftet, kann sich von seiner Haftung nicht teilweise befreien, S. 26.

Haftung des Absenders

– *für mangelhafte Verladung*

1. Wenn der Empfänger bei der Ablieferung des Gutes Vorbehalte zum Frachtbrief äußert und die Sachverständigen der Ansicht sind, dass die Schäden während der Beförderung entstanden sind, ist der CMR-Frachtführer gemäß Artikel 17 Abs. 1 CMR für diese Schäden haftbar. Der CMR-Frachtführer kann einen Haftungsbefreiungsgrund geltend machen, selbst wenn er bei der Übernahme des Gutes keine Vorbehalte angebracht hat.
2. Die Pflicht des Straßenfrachtführers, bei der Übernahme des Gutes dessen äußeren Zustand gemäß Artikel 8 CMR

zu überprüfen, umfasst nicht eine Prüfung, ob die Beladung (und Stauung) korrekt erfolgt ist.

3. Da die CMR-Konvention nicht festlegt, wer für die Beladung und für die Entladung haftet, und da der Fahrer die Güter nach deren Anlieferung durch den Spediteur (Absender) mit Gurten befestigt hat, wird die Haftung in Anwendung des Artikels 17 Abs. 5 CMR zwischen dem Frachtführer und dem Spediteur (Absender) aufgeteilt, weil ersichtlich ist, dass die Schadensursache sowohl in der Art der Beladung als auch des Stauens zu suchen ist, S. 36.

Haftungsbefreiung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

– *Verhalten des Reisenden, Verschulden des Reisenden*

Die festgestellten Elemente des Sachverhaltes – Übereinstimmung des Ortes, an dem das Opfer auf das Gleis gestürzt ist, mit einem Kreuz auf einem in seiner Tasche gefundenen Plan und vorheriger Abwurf seines Gepäcks auf das Gleis, was der Hypothese eines Zufalls widerspricht, – stützen schwerwiegende, präzise und übereinstimmende Vermutungen einer absichtlichen Handlung des Opfers, aus denen geschlossen werden darf, dass der Sturz des Reisenden die Folge eines Verhaltens war, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht, S. 24.

Den Reisenden, der in einen fahrenden Zug einsteigen wollte, trifft ein Verschulden; dieses Verschulden war jedoch nicht die ausschließliche Ursache des Unfalls, da es weder ein System zur Verhinderung des Öffnens der Türen während der Fahrt, noch ein System zur Überwachung des gesamten Bahnsteigs und des Zugs oder eine Warnansage vor der Abfahrt gab; die Anwesenheit einer genügenden Anzahl von Bahnangestellten auf dem Bahnsteig oder ein System mit Kameras, das eine Überwachung des gesamten Zugs ermöglichen würde, hätten den Unfall verhindern können. Der Beförderer, der für die Sicherheit des Reisenden objektiv haftet, kann sich von seiner Haftung nicht teilweise befreien, S. 26.

Haftungsbefreiungsgründe bei Transportschäden

– *mangelhafte Verladung*

1. Wenn der Empfänger bei der Ablieferung des Gutes Vorbehalte zum Frachtbrief äußert und die Sachverständigen der Ansicht sind, dass die Schäden während der Beförderung entstanden sind, ist der CMR-Frachtführer gemäß Artikel 17 Abs. 1 CMR für diese Schäden haftbar. Der CMR-Frachtführer kann einen Haftungsbefreiungsgrund geltend machen, selbst wenn er bei der Übernahme des Gutes keine Vorbehalte angebracht hat.
2. Die Pflicht des Straßenfrachtführers, bei der Übernahme des Gutes dessen äußeren Zustand gemäß Artikel 8 CMR zu überprüfen, umfasst nicht eine Prüfung, ob die Beladung (und Stauung) korrekt erfolgt ist.
3. Da die CMR-Konvention nicht festlegt, wer für die Beladung und für die Entladung haftet, und da der Fahrer die Güter nach deren Anlieferung durch den Spediteur (Absender) mit Gurten befestigt hat, wird die Haftung in Anwendung des Artikels 17 Abs. 5 CMR zwischen dem Frachtführer und dem Spediteur (Absender) aufgeteilt, weil ersichtlich ist, dass die Schadensursache sowohl in der Art der Beladung als auch des Stauens zu suchen ist, S. 36.

Überprüfung der Ladung durch den Beförderer

1. Wenn der Empfänger bei der Ablieferung des Gutes Vorbehalte zum Frachtbrief äußert und die Sachverständigen der Ansicht sind, dass die Schäden während der Beförderung entstanden sind, ist der CMR-Frachtführer gemäß Artikel 17 Abs. 1 CMR für diese Schäden haftbar. Der CMR-Frachtführer kann einen Haftungsbefreiungsgrund geltend machen, selbst wenn er bei der Übernahme des Gutes keine Vorbehalte angebracht hat.
2. Die Pflicht des Straßenfrachtführers, bei der Übernahme des Gutes dessen äußeren Zustand gemäß Artikel 8 CMR zu überprüfen, umfasst nicht eine Prüfung, ob die Beladung (und Stauung) korrekt erfolgt ist.
3. Da die CMR-Konvention nicht festlegt, wer für die Beladung und für die Entladung haftet, und da der Fahrer die Güter nach deren Anlieferung durch den Spediteur (Absender) mit Gurten befestigt hat, wird die Haftung in Anwendung des Artikels 17 Abs. 5 CMR zwischen dem Frachtführer und dem Spediteur (Absender) aufgeteilt, weil ersichtlich ist, dass die Schadensursache sowohl in der Art der Beladung als auch des Stauens zu suchen ist, S. 36.

Wagenverwendungsvertrag

- *Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens*
 - o *Vermutetes Verschulden – Beweisführung*

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Wagen und Container gemietet hat, haftet für die während der Dauer des Mietvertrags eingetretenen Beschädigungen und Verluste, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich von seiner Haftung aus dem Wagenverwendungsvertrag (Mietvertrag) nicht befreien, indem es darauf hinweist, dass es zur Entgleisung und Beschädigung der gemieteten Wagen und Container auf dem Anschlussgleis des Bestellers eines Mülltransportes gekommen ist, während der Anschlussgleisbenutzer diese Wagen und Container verwendet hat; sie standen daher nicht unter der Obhut des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Da der Anschlussgleisbenutzer nicht als ein Dritter angesehen werden kann, ist der Beweis nicht erbracht, dass der Schaden nicht durch das Verschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens verursacht wurde, S. 54.

c) **Übersicht der Urteile, nach Staaten und Gerichten geordnet**

	Datum und Nr.	Seite
Belgien		
Hof van Cassatie van België	18.05.2007	11
Rechtbank van Koophandel te Antwerpen	15.03.2002	36
Frankreich		
Cour de Cassation (Urteil Nr. 162)	13.03.2008	24
Cour de Cassation (Urteil Nr. 163)	13.03.2008	26
Tribunal de commerce de Marseille	16.11.2007	54

Bücherschau

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, Ergänzungslieferung 1/08, Stand Januar 2008, S. 13
Ergänzungslieferung 2/08, Stand Mai 2008, und Ergänzungslieferung 3/2008, Stand Juni 2008, S. 37

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht, Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, 22. Ergänzungslieferung, Stand 1.3.2008, S. 26
23. Ergänzungslieferung, August 2008, S. 57

Last but not least

Zauber der technischen Literatur, S. 14

Humor, Ironie und Ungewöhnliches in den internationalen Gefahrguttagungen, S. 27

Echos aus dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter, S. 37