

Marsilius, Georg

Article — Digitized Version

Das internationale Eisenbahnfrachtrecht in Ost und West

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Marsilius, Georg (1958) : Das internationale Eisenbahnfrachtrecht in Ost und West, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 6, pp. 320-323

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132646>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Das internationale Eisenbahnfrachtrecht in Ost und West

Georg Marsilius, * * *

Der Verfasser hat mit anerkennenswerter Klarheit unter Verzicht auf verwirrende Details die wesentlichen Unterschiede der beiden internationalen Abkommen im Eisenbahnfrachtverkehr, wie sie unter den marktwirtschaftlich orientierten Staaten und den zum Ostblock gehörenden Staaten abgeschlossen sind, bei aller juristischen Korrektheit für den Wirtschaftler verständlich dargestellt. Diese Studie gewinnt dadurch besonderen Wert, daß versucht worden ist, die Abweichungen in den Vertragsabkommen mit den unterschiedlichen Auffassungen der wirtschaftspolitischen Konzeption zu begründen.

In den Jahren nach dem zweiten Weltkriege sind die Verkehrsrechtlichen Beziehungen zwischen den westlichen Ländern und den Ostblockstaaten, insbesondere im eisenbahnrechtlichen Güterverkehr¹⁾, in mannigfacher Hinsicht schwierig geworden.

VORGESCHICHTE

Seit 1890, dem Gründungsjahr des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (abgekürzt: früher IUG, jetzt CIM), waren die Rechtsbeziehungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Verfrachtern im grenzüberschreitenden Güterverkehr einheitlich geregelt. Das zaristische Rußland hatte sich in damaliger Zeit mit besonderem Nachdruck für die Vereinheitlichung des internationalen Verkehrsrechts eingesetzt. Nach der russischen Oktoberrevolution schied die UdSSR angesichts ihrer wirtschaftspolitischen Grundsätze konsequenterweise aus dem Kreise der CIM-Vertragspartner aus und gewann damit die rechtliche Möglichkeit, ihre Verkehrsbeziehungen durch besondere Verträge auf einer ihrem Wirtschaftssystem entsprechenden Grundlage, und zwar auch mit solchen Staaten zu regeln, die ihrerseits untereinander dem Verbands der CIM noch angehören. Das ist seit 1945 durch Abschluß bilateraler Verträge mit den sogenannten Volksdemokratien der Ostblockstaaten planmäßig geschehen, und zwar 1946 bis 1948 mit der Tschechoslowakei, Ungarn und Rumänien, 1949 mit Bulgarien und der Deutschen Demokratischen Republik und 1950 mit China.

Diesen Verträgen folgte die Ausgestaltung der Außenhandelsorganisationen der Ostblockstaaten im sowjetischen Sinne, in deren Zuge es 1949 zum Abschluß eines multilateralen Abkommens über die Schaffung eines „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ kam, dem neben Bulgarien, der Tschechoslowakei, Rumänien, Polen, der UdSSR, Ungarn und Albanien seit 1950 auch die DDR angehört. Von diesem Rate wurde ein weiteres multilaterales Abkommen geschaffen, das als „Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr“ in seiner jetzigen Form seit dem 1. 1. 1956 in Kraft ist und den Eisenbahngüterverkehr zwischen den Ostblockstaaten Albanien, Bulgarien, Ungarn, Vietnam, der DDR, China, Korea, der Mongolei, Polen, Rumänien, der UdSSR und der Tschecho-

slowakei zum Gegenstand hat. Diesem Abkommen (abgekürzt: SMGS) ist ein „Einheitlicher Transit-Tarif zum Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr“ (abgekürzt: ETT) beigelegt, der am gleichen Tage in Kraft getreten und Bestandteil des Abkommens ist.

Das Abkommen wurde nur zwischen den Eisenbahnverwaltungen der beteiligten Staaten geschlossen, nicht als Staatsvertrag ratifiziert und dementsprechend auch nicht in den Gesetzblättern veröffentlicht. Die beteiligten Ressortminister werden aber nach Sowjetrecht im Rahmen ihres Aufgabenkreises als zuständig angesehen, Abkommen als Staatsverträge abzuschließen. Jedenfalls findet das SMGS entsprechend in der Praxis Anwendung. Die CIM in ihrer jetzigen Fassung ist seit dem 1. 3. 1956 in Kraft.

Eine Reihe von europäischen Ostblockstaaten sind allerdings aus dem Verbands der CIM nicht ausgeschieden. Ungarn und die Tschechoslowakei haben auf der 5. Revisionskonferenz der Vertragsstaaten im III. vorbereitenden Ausschuß 1951 Einigungsanträge gestellt, die freilich noch zu keinem Ergebnis geführt haben. Für die DDR hat allerdings der frühere Verkehrsminister Dr. Reingruber einmal erklärt:

„Die Reichsbahn kann sich ... als nicht am Berner Abkommen beteiligt betrachten und hat die Freiheit, selbständig zu entscheiden, in welche internationalen Beziehungen sie eintritt. Die veränderten gesellschaftlichen Verhältnisse in einer ganzen Reihe europäischer Staaten, die Entstehung von volksdemokratischen Ländern und die bedeutende Entwicklung des Handels stellen die Aufgabe, den internationalen Eisenbahnverkehr auf einer völlig neuen Grundlage zu regeln.“

Trotzdem wird man nicht sagen können, daß damit alle rechtlichen Bindungen der DDR an die CIM ohne weiteres als gelöst betrachtet werden können. Entsprechende Konsequenzen sind auch weder vom Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern noch von den beteiligten Staaten insbesondere des Westens gezogen worden. So bestehen also ungeachtet einer gewissen rechtlichen Unsicherheit CIM und SMGS nebeneinander, und es haben sich angesichts der loyalen Haltung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen starke Reibungen in der Praxis nicht ergeben. Selbstverständlich verkehren die Staaten des Westens untereinander nur nach der CIM und die Ostblockstaaten nur nach der SMGS.

¹⁾ Vgl. hierzu: Pichel, Archiv für Eisenbahnwesen, 67. Jg., 1957, S. 174—209.

GRUNDLEGENDE UNTERSCHIEDE

Einige der wesentlichen Unterschiede der beiden Abkommen CIM und SMGS sollen nachstehend kurz erörtert werden. Dazu ist es nötig, sich vorab kurz über die wirtschaftliche Grundlage und die leitenden Gedanken der beiden Abkommen Klarheit zu verschaffen. Die Verschiedenheiten ergeben sich zum großen Teile folgerichtig aus der unterschiedlichen Konzeption der Wirtschaftspolitik in Ost und West.

Das wichtigste Aktivum der Wirtschaft der westlichen, sogenannten „kapitalistischen“ Staaten ist der einzelne wirtschaftende Mensch. Ungeachtet der sonstigen politischen Struktur der Staatsverfassung wird dem Staatsbürger die Freiheit gewährt, im Rahmen des Rechts und der Gesetze Erwerb und Gewinn so zu suchen, wie er es für richtig hielt.

Im Gegensatz dazu ist in der totalitären Staatsform, die den Osten Europas und wesentliche Teile Asiens beherrscht, das wichtigste und letztlich einzig ausschlaggebende Aktivum der Staat selbst. Ihm steht die völlige Oberhoheit über das Individuum auf allen Gebieten des Daseins zu, und er verlangt vom einzelnen unter allen Umständen unbedingte Ausrichtung auf das Gemeinschaftsziel.

Diese Leitgedanken liegen der CIM einerseits und dem SMGS andererseits zugrunde und haben als Richtschnur für deren sinngemäße Auslegung zu gelten.

DIE BEFÖRDERUNGSPFLICHT

Im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts entwickelte sich mehr und mehr das (allerdings nicht ganz voll ausgebildete) Transportmonopol der vom Staat als Unternehmer betriebenen Eisenbahn. Transportverkehr auf Binnenwasserweg, Straße oder gar in der Luft kam damals wenig oder überhaupt nicht in Betracht, da die Verkehrsmittel dort nicht oder nur unvollkommen entwickelt waren. Dem Staatsmonopol entspricht im kapitalistischen Staate das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit, aus dem sich wiederum als wesentlich im Eisenbahnverkehrsrecht die Forderung nach Betriebs- und Beförderungspflicht und nach Gleichheit der offenzulegenden Tarife und Transportbedingungen ergibt.

Demgemäß lautet Art. 5 der CIM:

„§ 1: Die Eisenbahn ist verpflichtet, alle Güter nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu befördern, sofern:

- a) der Absender den Vorschriften dieses Übereinkommens nachkommt;
- b) die Beförderung mit den normalen, den Bedürfnissen des Verkehrs genügenden Beförderungsmitteln möglich ist;
- c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwehren vermag.

§ 6: Jede Zuwiderhandlung der Eisenbahn gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.“

Diese Bestimmung statuiert also einen Kontrahierungszwang für die Eisenbahn als Unternehmer, und zwar für die Staatsbahnen in gleicher Weise wie für

die wenigen noch bestehenden privaten Eisenbahnunternehmen. Sie alle sind öffentlich-rechtlich verpflichtet, über die ihnen aufgegebenen Transportgüter mit dem jeweiligen Verfrachter ohne Ansehen der Person zu den veröffentlichten Bedingungen einen privatrechtlichen Beförderungsvertrag abzuschließen. Ablehnung ohne Grund begründet eine zivilrechtliche Schadensersatzpflicht. Im Rahmen des Beförderungsvertrages steht der private Verfrachter dem Frachtführer, auch wenn es der Staat ist, als gleichberechtigter Vertragspartner gegenüber.

Demgegenüber sieht der Art. 3 des SMGS nur eine erheblich beschränktere Beförderungspflicht der Eisenbahn vor, indem er in seinem § 1 a anordnet:

„Jede dem SMGS angeschlossene Eisenbahn ist verpflichtet, alle Güter, mit Ausnahme der im Art. 4 genannten, nach den Bestimmungen dieses Abkommens zu befördern, sofern:

- a) die Sendung im Transportplan der Versendungsbahn vorgesehen ist, soweit deren Binnenvorschriften nichts anderes vorsehen.

Damit bekennt sich das SMGS der Eigenart der volkdemokratisch-sozialistisch regierten Staaten entsprechend zum System der Zentralverwaltungswirtschaft, in dem nicht der wirtschaftende Privatunternehmer, sondern der Staat, die Behörde, als das wichtigste Aktivum der Wirtschaftspolitik angesehen wird. Die politischen Aufgaben des Plans bestimmen dabei die wirtschaftlichen Aufgaben.

„In der Zentralverwaltungswirtschaft sind die ... Transportunternehmen nicht mehr Unternehmer, sondern Verwaltungsstellen, die vom Staat ihre Aufgaben und Mittel zugeteilt erhalten. Dieses System arbeitet vor allen Dingen mit dem Prinzip der Zuteilung. Die Wirtschaftsführung erstrebt nicht so sehr in erster Linie einen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage, sondern andere Ziele, wie beispielsweise ... die Forcierung der Industrialisierung, im nationalsozialistischen Staat die Herstellung der Autarkie usw.“

Wir kennen die praktische Auswirkung der Zentralverwaltungswirtschaft im Verkehr aus der Zeit des zweiten Weltkrieges. Damals war die Verkehrsverwaltung nicht mehr ein eigener Planträger als vielmehr einer zentralen Planungsstelle unterstellt.²⁾

Dieses System, das in Deutschland nur vorübergehend unter dem Zwang der durch die Kriegsverhältnisse bedingten Notlage in Geltung war, liegt der Wirtschaftspolitik der in der UdSSR entwickelten und auf die Ostblockstaaten übertragenen Planwirtschaft zugrunde. Es gründet sich auf ein sorgfältig und bis in sehr kleine Einzelheiten minutiös ausgearbeitetes allgemeines Vertragssystem, das seiner Eigenart gemäß schon bei der Planaufstellung den Abschluß der entsprechenden zahlreichen Einzelmaßnahmen vorsehen muß. Dabei wird die Güterbeförderung als Verlängerung des Produktionsprozesses in der Umlaufsphäre angesehen.

Es liegt in der Natur der Sache, daß sich der als zentraler Alleinunternehmer planende Staat unter diesen Umständen den Störungen nicht aussetzen kann, die eine Vielzahl auf individueller Grundlage planender

²⁾ Werner Hausteil: „Die Freiheit im internationalen Verkehr“, Carl Röhrig Verlag, Darmstadt.

Einzelunternehmer verursachen könnte und wohl auch würde, wenn ihnen ein Rechtsanspruch auf jederzeitige freie Benutzung der Transportmittel zustände, wie ihn die CIM einräumt. Das SMGS hat daher in weit höherem Grade als die CIM öffentlich-rechtlichen Charakter. Für eine allgemeine Beförderungspflicht der Eisenbahn ist in seinem Rahmen kein Raum. Der private Verfrachter steht nach dem von ihm gesetzten Recht zur Eisenbahn als Frachtführer nicht im Verhältnis des Vertragspartners, sondern in dem des Untertans zur Obrigkeit.

Die allgemeine Beförderungspflicht der Eisenbahn nach Art. 5 CIM begründet dem Verfrachter gegenüber eine rein zivilrechtliche Verpflichtung, diejenige des Art. 3 SMGS gründet sich auf planenden Verwaltungsakt und zivilrechtliches Rechtsgeschäft. Folgerichtig kennt das SMGS daher nicht die Bestimmung des Art. 5 § 6 CIM, wonach die Bahn für jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen, d. h. also auch die Beförderungspflicht, schadensersatzpflichtig ist. Eine Haftung besteht nur, wenn eine sich auf die Planung gründende öffentlich-rechtliche Pflicht verletzt wird.

DIE VERTRAGSPARTEIEN UND DER INHALT DES FRACHTVERTRAGES

Der Frachtvertrag wird geschlossen und kommt zustande zwischen der Bahn als Frachtführer und dem Verfrachter; der Empfänger des Gutes ist an ihm nicht unmittelbar beteiligt. Ist der Vertrag einmal zustande gekommen, sind auch die Parteien nicht ohne weiteres in der Lage, auf dessen Inhalt und Ausführung nachträglich einzuwirken.

Die CIM gewährt aber in dieser Beziehung im Gegensatz zum SMGS gewisse Freiheiten.

1. Das zeigt sich schon vor dem Vertragsabschluß insofern, als nach der CIM dem Verfrachter eine gewisse Möglichkeit geboten ist, auf die Durchführung der Beförderung einigen Einfluß zu nehmen. So kann der Absender nach Art. 10 § 1 den Beförderungsweg vorschreiben, wobei er allerdings nur Grenzpunkt und gegebenenfalls Übergangsbahnhöfe zwischen den Eisenbahnen vorschreiben darf. Er kann insbesondere die Bahnhöfe bezeichnen, auf denen die Behandlung durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorzunehmen ist oder auf denen besondere Vorkehrungen zu treffen sind, wie z. B. Behandlung von lebenden Tieren, Nachbeesung usw. Eine solche Bestimmung ist dem SMGS fremd.

Der Absender kann auch nach Art. 10 § 5 CIM im Frachtbrief die anzuwendenden Tarife vorschreiben, das SMGS bietet ihm jedoch diese Möglichkeit nicht. Nach Art. 15 § 1 SMGS werden diese Kosten kraft zwingenden Rechts erhoben:

für die Beförderung auf den Eisenbahnen des Versandlandes vom Absender auf dem Versandbahnhof,
für die Beförderung auf den Eisenbahnen des Bestimmungslandes vom Empfänger auf dem Bestimmungsbahnhof,
für Transitsendungen durch mehrere Vertragsländer vom Absender auf dem Versandbahnhof oder vom Empfänger auf dem Bestimmungsbahnhof. Nur bei

Beförderung über mehrere Transitbahnen kann vereinbart werden, daß die Kostenzahlung für eine oder für mehrere Transitbahnen vom Absender und für die übrigen vom Empfänger zu zahlen sind.

Zweifellos hat die Regelung des SMGS den Vorzug großer Klarheit; das Bestehen des ETT ist eine Errungenschaft, zu der im Bereich der CIM das Gegenstück noch fehlt. Auf der anderen Seite kann es als unerwünscht empfunden werden, daß das SMGS Barvorschüsse und Nachnahmen in keinem Fall zuläßt (Art. 18 SMGS) und dem Absender nicht die Möglichkeit einräumt, die Kosten ganz oder teilweise zu übernehmen, wie Art. 17 § 2 CIM es tut. Der Absender kann also nicht durch Eintragung in den Frachtbrief erklären, daß er die Kosten des gesamten Transports zu übernehmen gewillt ist, daß er nur die Fracht oder den Zoll übernehmen will, daß er die Kosten bis zu einer bestimmten Station oder einen bestimmten Betrag auf sich nimmt usw. Es ist freilich zuzugeben, daß sich das weitgehend aus dem mit dem Planungssystem verbundenen Rechnungseinziehungsverfahren ergibt, das derartige Modalitäten beinahe automatisch ausschließt. Immerhin dürften aber trotzdem nicht ganz selten Fälle vorkommen, in denen derartige Maßnahmen, die allerdings an sich dem System der freien Marktwirtschaft gemäß sind, erwünscht sein mögen.

2. Die Bestimmungen, die dem Absender oder Empfänger eine nachträgliche Änderung des Frachtvertrages durch Verfügung über das bereits rollende Gut ermöglichen, stimmen nach CIM und SMGS in mannigfacher Weise überein. So dürfen einige solcher nachträglichen Verfügungen eine Teilung der Sendung nicht zur Folge haben (Art. 21 § 1, Art. 22 § 1 CIM; Art. 19 §§ 3, 4 SMGS); der Änderungsantrag ist in das Frachtbriefdoppel einzutragen (Art. 21 § 2 CIM; Art. 19 § 6 SMGS). Auch gleichen sich die Gründe, aus denen die Eisenbahn die Ausführung der abändernden Anweisungen ablehnen oder hinauschieben darf (Art. 23 CIM; Art. 19 § 11 SMGS). Die in Art. 21 § 1 b und c, Art. 22 § 1 a und b CIM vorgesehenen Möglichkeiten, das rollende Gut unterwegs anzuhalten oder seine Ablieferung auszusetzen, sind nach SMGS jedoch nicht gegeben, ebensowenig — wie bereits ausgeführt wurde — die nachträgliche Belastung mit einer Nachnahme und die von den Tarifbestimmungen abweichende Kostenübernahme durch den Absender.

Unterschiedlich geregelt sind in beiden Abkommen auch die dem Empfänger zustehenden Verfügungsrechte. Nach Art. 22 § 1 CIM kommen Verfügungsrechte des Empfängers überhaupt nur dann zur Entstehung, wenn der Absender die Kosten im Bestimmungsland nicht übernommen und den Vermerk „Empfänger verfügungsberechtigt“ in den Frachtbrief eingetragen hat. Nach der im SMGS getroffenen Gesamtregelung muß das dort anders sein. Dort haben Absender und Versandbahn ihre frachtrechtlichen Verpflichtungen mit der Ablieferung auf der Grenzstation des Bestimmungslandes erfüllt. Der Absender

kann die Kosten im Bestimmungsland gar nicht übernehmen, der Empfänger trägt sie eo ipso kraft zwingenden Rechts, und es bedarf keiner Eintragung in den Frachtbrief, daß er verfügungsberechtigt sei. Er kann aber den Änderungsantrag nach Art. 19 § 4 SMGS nur auf den Grenzübergangsbahnhöfen des Bestimmungslandes beantragen, wenn das Gut von dort noch nicht weiterbefördert worden ist. Hat es diesen Bahnhof bereits verlassen, dann ist die Änderung nur möglich, wenn die landesrechtlichen Vorschriften des Empfängerlandes es gestatten. Auf der anderen Seite kann nach Art. 22 § 2 CIM der Empfänger die Änderung noch auf dem Bestimmungsbahnhof beantragen, sobald die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes gelangt ist. Angenehm ist diese Rechtslage für die am Frachtvertrag beteiligten Personen gerade nicht.

DIE FRACHTFUHRERHAFTUNG

Die Haftung für Überschreitung der Lieferfrist, für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes oder dessen Beschädigung regeln Art. 27 CIM und Art. 22 SMGS im gleichen Sinne bei fast wörtlicher Übereinstimmung. Nur die folgenden Unterschiede sind hervorzuheben:

1. Wenn die im Frachtbrief erwähnten und ihm beigegebenen oder bei der Bahn hinterlegten Papiere in Verlust geraten, unrichtig oder überhaupt nicht verwendet werden, dann haftet die Eisenbahn nach Art. 13 § 2 Abs. 3 nicht nach den frachtrechtlichen Haftungsbestimmungen, sondern wie ein Kommissionär, nach Deutschem Recht also nach §§ 383 ff HGB. Dem SMGS ist eine solche Bestimmung fremd. Hier haftet die Bahn auch in diesem Falle nach frachtrechtlichen Grundsätzen.

2. In den älteren Fassungen des IUG fand sich wie in den landesrechtlichen Frachtgesetzen die Bestimmung, daß die Eisenbahn von ihrer Haftung frei ist, wenn der haftungsbegründende Umstand durch „höhere Gewalt“ verursacht worden ist. Diese auf das corpus juris zurückgehende Formulierung („vis maior“) hat zu zahllosen Interpretationsschwierigkeiten geführt und ist darum aus der neueren Gesetzes-

sprache verschwunden. Auch die CIM (wie übrigens auch das am 19. 5. 1956 in Genf geschlossene „Übereinkommen betreffend den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr“ = CMR) spricht nicht mehr von „höherer Gewalt“ als Haftungsgrund, sondern besagt im Art. 27 § 2:

„Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung durch . . . oder durch Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.“

Demgegenüber heißt es im SMGS Art. 22 § 2:

„Die Eisenbahn haftet bei gänzlichem oder teilweisem Verlust, Gewichtsminde rung oder Beschädigung des zur Beförderung angenommenen Gutes nicht, wenn der Verlust, die Gewichtsminde rung oder die Beschädigung entstanden sind:

- a) durch Naturkatastrophen;
- b) bis k) . . .“.

Es ist zu bedauern, daß man im SMGS damit zu einer Formulierung gegriffen hat, die die alten mit dem Begriff der vis maior verbundenen Auslegungsschwierigkeiten mit großer Wahrscheinlichkeit wieder aufleben lassen wird.

3. Die weitgehende Übereinstimmung beider Abkommen bezieht sich nur auf den Umfang der Haftung, nicht aber auf die Höhe der Entschädigung, die recht unterschiedlich geregelt ist. Insbesondere kennt das SMGS entsprechend der wirtschaftlichen Eigenart seiner Vertragsstaaten nicht die Schadensberechnung nach dem Börsenpreis, Marktpreis oder gemeinen Wert des verlorenen oder beschädigten Gutes, es geht vielmehr grundsätzlich vom Rechnungsbetrag aus. Die Einzelheiten sind nicht von allgemeinem Interesse.

KLAGERECHT

Als Besonderheit des SMGS ist noch hervorzuheben, daß nach Art. 29 eine Klage gegen die Eisenbahn nur dann erhoben werden darf, wenn vorher der Anspruch ausdrücklich geltend gemacht worden ist — eine wohl überflüssige Bestimmung; es kommt in der Praxis nur selten vor, daß der Beklagte mit einer Klage überfallen wird, die ihm nicht vorher irgendwie angekündigt worden wäre.

Summary: International Law in East and West with regard to Railway Freight. Dispensing with complicated details the author shows clearly the characteristic differences between the international agreements on laws concerning railway freight, CIM (for states adhering to the principles of a market economy) and SMGS (for states of the Eastern bloc). He confines himself to the problems of transport obligation, the relationship between the partners of a freighting-contract, the liability of the freighter and the right of action. Beyond the legally correct description the reasons for the distinctions are deduced from the difference in the nature of the economic conception.

Résumé: Droit de fret par fer international en Europe Occidentale et Orientale— L'auteur présente une étude comparée des accords CIM et SMGS, c'est à dire il analyse les traits caractéristiques et les différences de la législation sur le droit de fret par fer dans les pays au système de l'économie des échanges libres et ceux au système de l'économie de planification centrale. Faisant abstractions de détails embarrassants, l'auteur se borne à parler des problèmes suivants: devoir de transport obligatoire, rapports entre les partenaires de contrats de transport, responsabilité de transporteurs, procédures de plainte en justice.

Resumen: El derecho internacional del transporte por ferrocarril en el occidente y en el oriente. — Renunciando a detalles desconcertantes ha puesto en relieve el autor las diferencias esenciales entre los convenios válidos de la CIM (para los Estados con un sistema de economía libre) y de la SMGS (para los Estados Orientales con un sistema económico de planificación central).

Se reduce aquí a los problemas de las obligaciones del transporte, a las relaciones entre los socios contratantes en el contrato de transporte, a la responsabilidad del transportador y al derecho de protestar ante la justicia.