

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR TRANSPORTRECHT E.V.

SCHAARSTEINWEGSBRÜCKE 2, 20459 HAMBURG
Tel: 040 - 37 85 88 0, Fax: 040 - 37 85 88 99, E-Mail: info@transportrecht.org

Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht zum Entwurf einer „Einheitlichen Rechtsordnung für den Schienenverkehr“, vorgelegt von der UNECE Expertengruppe Einheitliches Eisenbahnrecht

Vorbemerkung:

Der vorgelegte Entwurf einer einheitlichen Rechtsordnung (nachstehend: Entwurf) soll gem. seinem Art. 1 § 1 Nr. 3 die zwingenden Bestimmungen des CIM sowie des SMGS unberührt lassen und daneben nicht zur Anwendung gelangen. Diese selbstverständliche Regelung wirft allerdings die Frage nach dem Anwendungsbereich des Entwurfs zumindest für den Bereich Europa/Asien auf, in dem die vorgenannten Regelungen Anwendung finden sollen. Denn Schienenverkehr „vom Atlantik zum Pazifik“ kann naturgemäß nur auf dem eurasischen Festland stattfinden; und eben dort gelten CIM und SMGS. Die künftige Bedeutung des Entwurfs zumindest für Europa und Asien kann daher allenfalls sehr eingeschränkter Natur sein.

Grundsätzlich ist ferner festzustellen, dass der Entwurf in einigen Passagen und Wortlauten an bereits bekannte Regelungen, insbesondere der CIM, angelehnt ist und diese Wortlaute teilweise exakt wiedergibt. Allerdings gibt es im Vergleich zur CIM auch einige Lücken.

Die nachstehenden Anmerkungen konzentrieren sich auf die aus hiesiger Sicht für den Eisenbahn-Güterverkehr wesentlichen Punkte. Auf eine allzu große Detaillierung und Vertiefung wird verzichtet.

Anmerkungen zu Vorschriften des Entwurfs:

Art. 1 § 3

Es ist kaum davon auszugehen, dass zwei oder mehrere Vertragsstaaten Vereinbarungen treffen werden, durch die der Entwurf an die Stelle des CIM oder SMGS treten soll. Dies dürfte auch für Wechselverkehre zwischen CIM- und SMGS-Staaten gelten; denn hier sind nicht zu übersehen die Bemühungen und bereits erzielten Erfolge des CIT (Bern) bei der Schaffung des einheitlichen Frachtbriefs sowie bei der Harmonisierung von Haftungsregeln.

Art. 2 § 2

Die einseitig zwingend ausgelegte Haftung des Beförderers, also die Möglichkeit des Beförderers, seine Haftung zu erweitern, entspricht bekannten frachtrechtlichen Regelungen.

Art. 4 § 1

Der Beförderungsvertrag an sich wird nicht näher definiert. Im Vergleich zu bekannten frachtrechtlichen Regeln ist dies zwar keine Besonderheit. Wenn aber in § 2 gesagt wird, dass der Beförderungs-

vertrag in einem Frachtbrief festzuhalten sei, stellt sich die Frage, ob der Vertrag nichtig ist, wenn kein Frachtbrief ausgestellt und von beiden Parteien gemäß § 3 unterschrieben wird.

Ferner stellt sich die Frage, mit welchem der möglichen Beförderer der Beförderungsvertrag abzuschließen ist. Die möglichen beteiligten Beförderer werden beispielsweise im Rahmen der Frachtzahlung gemäß Art. 8 § 1 genannt, ferner nennt Art. 19 in § 2 die Rechtsfigur des aufeinander folgenden Beförderers und in § 3 die Rechtsfigur des ausführenden Beförderers, ohne diese genauer zu definieren. Schließlich ist erstmalig in Art. 31 § 1 und nur dort von dem vertraglichen Beförderer die Rede. Dem Entwurf würde daher eine Definition der vorgenannten Begriffe gut tun.

Art. 6 § 1

Die Haftung des Absenders für unrichtige Angaben im Frachtbrief oder unterlassene Offenbarung der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes ist verschuldensunabhängig ausgestaltet und besteht in unbeschränkter Höhe. Das gleiche gilt für mangelhafte Verpackung und mangelhaftes Verladen nach Art. 11, ferner für die Nichterfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften nach Art. 12. Es ist keine Möglichkeit zu Gunsten des Absenders vorgesehen, seine Haftung vertraglich oder durch Geschäftsbedingungen einzuschränken. Die Akzeptanz des Entwurfes für den Absender wird dadurch nicht gerade gefördert.

Art. 8 § 1

Die Fracht soll auf der Grundlage von gültigen Tarifen berechnet werden. Da eine Tarifpflicht für Eisenbahnen in Deutschland mit dem Transportrechts-Reformgesetz 01.07.1998 abgeschafft wurde, und da auch das CIM 1999, zum 01.07.2006 in Kraft getreten, keine Pflicht zur Aufstellung von Tarifen durch Eisenbahnen mehr kennt, stellt sich die Frage nach dem Sinn und der Definition des Begriffs Tarife im vorliegenden Entwurf.

Auch der 2. Satz erschließt sich nicht klar, wonach die Fracht von jedem beteiligten Beförderer gesondert berechnet wird. Bedeutet dies, dass jeder beteiligte Beförderer einen eigenen Zahlungsanspruch gegen den Absender hat? Und ist ein beteiligter Beförderer sowohl ein nachfolgender Beförderer als auch ein ausführender Beförderer?

Art. 8 § 2

Hieraus könnte sich tatsächlich ein Anspruch jedes einzelnen beteiligten Beförderers gegen den Absender auf Zahlung der Fracht für seinen jeweiligen Streckenabschnitt ergeben. Der letzte Beförderer in der Kette allerdings scheint nur einen Frachtzahlungsanspruch gegen den Empfänger zu haben. Zwischen Absender und „dem Beförderer“ kann aber etwas anderes vereinbart werden. Vermutlich ist damit der vertragliche Beförderer gemeint, der, wie gesagt, ausschließlich in Art. 31 § 1 Erwähnung findet. Insgesamt scheint in dieser Regelung das Recht des vertraglichen Beförderers normiert zu sein, Frachtvereinbarungen mit Rechtswirkung für weitere Beförderer in der Kette abzuschließen.

Art. 8 § 3

Der Beförderer hat einen Entschädigungsanspruch für alle mit der Beförderung verbundenen Kosten, die in den angewendeten Tarifen nicht vorgesehen sind und durch Umstände verursacht wurden, die nicht dem Risikobereich des Beförderers zuzurechnen sind. Der Beförderer erhält also die Möglichkeit, Zuschläge auf die Fracht zu erheben, die ggfls. für den Absender unvorhersehbar waren. Hier

stellt sich ferner noch einmal die Frage nach den inhaltlichen Anforderungen an Tarife und ihre Bedeutung an sich. Zum anderen ist das Verhältnis zu Art. 18, welcher den Anspruch des Beförderers auf Erstattung der Kosten bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen regelt, nicht eindeutig.

Art. 8 § 4

Der Beförderer soll einen Zahlungsanspruch haben „für das auf den anderen Wagen umgeladene Gut“, wenn dieses an einem Bahnhof mit anderer Spurweite von einem auf zwei oder mehr Wagen einer anderen Spurweite umgeladen wird. Diese Regelung ist unverständlich. Offenbar soll kein Anspruch bestehen, wenn nur von einem Wagen auf einen anderen Wagen umgeladen wird. Ferner ist vermutlich gemeint, dass kein Zahlungsanspruch für das Gut sondern für die Tätigkeit der Umladung oder des Umschlags bestehen soll.

Art. 11 § 1 und § 2

Gem. § 1 ist die strenge Haftung des Absenders für Mangelhaftigkeit der Verpackung oder Kennzeichnung des Gutes ausnahmsweise nicht gegeben, wenn der Mangel offensichtlich oder dem Beförderer bekannt war. Diese Haftung des Absenders für mangelhafte Verladung nach § 2 enthält jedoch einen solchen Ausnahmetatbestand nicht, obwohl er gleichermaßen angezeigt wäre.

Art. 12 § 2 und § 3

Zwischen der Haftung des Absenders für die Richtigkeit von Urkunden einerseits und der Haftung des Beförderers für die unrichtige Verwendung oder den Verlust solcher Urkunden andererseits wird ein wesentlicher Unterschied gemacht. Während der Absender nach § 2 verschuldensunabhängig haftet und seine Haftung nur bei einem Verschulden des Beförderers entfällt, ist die Haftung des Beförderers nach § 3 (nur) als Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltet.

Art. 14 § 1

Diese Vorschrift entspricht der Logik des Art. 8 § 2, wonach der Beförderer, der das Gut am Empfangsort übergibt, einen Anspruch auf Zahlung der Fracht - wohl ausschließlich - gegen den Empfänger hat.

Art. 16 § 1

Hiernach hat der Verfügungsberechtigte dem Beförderer Anweisungen zu geben, wenn er den Beförderungsvertrag ändern will. Hier stellt sich wiederum die Frage nach der Person des Beförderers. Ist mit dem Beförderer der vertragliche Beförderer gemeint oder jeder weiterer Beförderer, der das Gut bei Erteilung der Weisungen in seiner Obhut hat?

Art. 19 § 1

Hier ist die allgemein bekannte und übliche Haftung des Beförderers für Verlust, Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist - verschuldensunabhängig - geregelt.

Art. 19 § 2 und § 3

Wie bereits erwähnt, werden hier erstmals genannt und als Begriffe vorausgesetzt der aufeinander folgende Beförderer sowie der ausführende Beförderer.

Es fehlt eine Regelung zur Haftung des ausführenden Beförderers, so wie in allen neueren Frachtrechten kodifiziert. Der ausführende Beförderer bleibt lediglich Hilfsperson. Ob der Beförderer ihn jedoch nach allgemeinem Deliktsrecht für Güterschäden haftbar halten kann, bleibt offen.

Art. 19 § 4

Diese Vorschrift enthält die einzigen Haftungsbefreiungsgründe für den Beförderer. Einen Katalog mit typischen Gefahren, die die Haftung des Beförderers ausschließen, so wie in anderen Frachtrechten üblich, sucht man im Entwurf vergeblich.

Art. 21 § 3, Art. 24 § 1 und § 3

Die Entschädigung bei Verlust des Gutes soll beschränkt werden auf eine noch zu definierende Anzahl von Rechnungseinheiten.

Die Entschädigung bei Beschädigung wird jedoch ohne Haftungsobergrenze auf den Betrag der Wertminderung beschränkt. Allerdings soll die Entschädigung nicht den Betrag übersteigen dürfen, der im Fall des gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre. Damit soll die noch zu definierende Wertgrenze bei Verlust Anwendung finden. Die Haftung für Beschädigung ist damit zunächst unlimitiert, solange nicht die Haftungsgrenze für Verlust erreicht wird. Für den Beförderer bedeutet dies ein deutlich höheres Haftungsrisiko als nach der CIM.

Der Entwurf enthält zudem keine Haftungsdurchbrechung bei qualifiziertem Verschulden. Er ist in diesem Punkt damit eher dem Montrealer Übereinkommen als der CIM nachgebildet.

Art. 26

Der Betreiber der Eisenbahn-Infrastruktur gilt als Erfüllungsgehilfe des Beförderers. Diese Regelung entspricht der aktuellen Regelung der CIM, sie stammt jedoch aus Zeiten der Staatsbahnen, als zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und dem darauf durchgeführten Verkehr weder gesellschaftsrechtlich noch in der Sache unterschieden wurde. Diese Regelung erscheint nicht mehr zeitgemäß, findet auch kein Pendant in den Frachtrechten anderer Verkehrsträger.

Art. 28

Die Regelungen über die Schadensanzeige und ihre Fristen sind im Vergleich zu bekannten Frachtrechten vertraut, jedoch fehlt eine Verjährungsvorschrift.

Art. 29

Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich an den Beförderer zu richten. Hier stellt sich die Frage der Abgrenzung zu Art. 28, der die Schadensanzeige regelt. Zunächst ist für

Schadensanzeigen in Art. 28 § 4 die Textform vorgesehen, während Reklamationen schriftlich an den Beförderer zu richten sind. Da in den bekannten internationalen transportrechtlichen Vorschriften unter

Schriftform nach deutschem Verständnis die Textform zu verstehen ist, und somit Telefax und E-Mail ausreichen, stellt sich die Frage, ob tatsächlich durch Art. 29 § 1 der Brief mit Unterschrift wieder eingeführt werden soll.

Auch der Begriff der Reklamation ist im Vergleich zur Schadensanzeige nicht eindeutig. Vermutlich ist mit einer Reklamation die konkrete Geltendmachung eines Anspruchs gemeint. Dies sollte klargestellt werden.

Art. 31 § 1 und § 4

Wie bereits erwähnt, wird in § 1 erstmalig, und auch nur an dieser Stelle, die Rechtsfigur des vertraglichen Beförderers genannt.

Gemäß § 4 erlischt das Wahlrecht des Klägers unter mehreren Beförderern, sobald die Klage gegen einen der Beförderer erhoben ist. Diese Regelung entspricht der Regelung der CIM, die ihren Ursprung in den Zeiten der Staatsbahnen hat. Eine Klagehäufung auf Seiten der Beklagten wurde demnach nicht für erforderlich gehalten, weil von der Liquidität der jeweils beklagten (Staats-)Bahn auszugehen war. Es erscheint nicht mehr zeitgemäß, den Kläger auf die Klageerhebung gegen nur einen der Beförderer zu beschränken. In diesem Zusammenhang ist auch die interne Verteilung zwischen den Beförderer nach Art. 33 § 1 zu sehen.

gez. Rechtsanwalt Dr. Wilting

Dr. Frank Wilting
Rechtsanwalt – Fachanwalt
Limburger Str. 16
65527 Niedernhausen

den 16.02.2015