

RID aufzunehmen, welche die Ausrüstung von Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren vorschreiben. Er fand es höchst bedauerlich, dass die Europäische Kommission bei der 44. Tagung des RID-Fachausschusses im November 2007 eine Aufschiebung dieses Beschlusses auf Vorschlag der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) verlangt hat, die aufgrund einer sicherheitsbezogenen Kosten-Nutzen-Analyse die Kosten als unverhältnismäßig eingeschätzt hat.

Es wurde in Erinnerung gerufen, dass das ADR im Gegensatz zum RID auch Bestimmungen über die Sicherheit der Fahrzeuge beinhaltet und dass die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE die Vorschriften über die Herstellung und die Sicherheit der für die Beförderung gefährlicher Güter bestimmten Fahrzeuge überwacht. Sie arbeitet dabei mit einem anderen Organ der UNECE, dem Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29), zusammen, das für Fragen betreffend den Bau von Fahrzeugen verantwortlich ist. Die WP.29 stellt ihre Sachkompetenz in Abhängigkeit der von der WP.15 bestimmten Sicherheitsanforderungen bereit. Mehrere Delegationen wünschten daher, dass ein ähnliches System, d.h. eine bessere Kooperation zwischen den technischen, mit der Sicherheit des Rollmaterials beauftragten Organen und dem RID-Fachausschuss aufgebaut wird.

Die Vertreterin der Europäischen Kommission erklärte, dass die Europäische Kommission den RID-Fachausschuss als das für die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zuständige Organ betrachtet, und versicherte der Gemeinsamen Tagung, dass die europäischen Gremien, die mit der Sicherheit des Rollmaterials oder mit der Eisenbahnsicherheit im Allgemeinen beauftragt sind, mit dem RID-Fachausschuss vollständig zusammenarbeiten werden.

Inkraftsetzung der Beschlüsse

Alle Beschlüsse der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2008 und 2009 werden der WP.15 und dem RID-Fachausschuss für deren Sitzungen im November 2009 zur endgültigen Entscheidung unterbreitet, damit sie dann zum 1. Januar 2011 in Kraft gesetzt werden können.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung wird in der Zeit vom 22. bis 26. März 2010 mit den Beratungen für die Änderungen 2013 des RID/ADR/ADN beginnen.

Abhandlungen/Vorträge/Reden

Der Verfasser der nachstehenden Abhandlung ist als Autor des Kommentars „Internationales Eisenbahnfrachtrecht“ (GOF-Verlag, Wien, 1986, mit Nachtrag zum 1.1.1991) bekannt. Dieses Werk, das sich auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) als Anhang B zum COTIF 1980 bezieht und in dem sich eine Detailanalyse, Hinweise auf Rechtsprechung und darüber hinaus einen Vergleich mit dem SMGS finden lässt, ist nach wie vor insofern vom Nutzen, als Bestimmungen der ER CIM 1980 in die ER CIM 1999 übernommen wurden. Hinweise hierzu finden sich in den auf der Website der OTIF veröffentlichten Erläuternden Bemerkungen¹. Der geltende Artikel 36 CIM entspricht Artikel 44 CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990. Dieses Protokoll² wurde von der 2. Generalversammlung der OTIF angenommen und ist am 1. November 1996 in Kraft getreten. Eine der damaligen, im Protokoll 1990 enthaltenen Änderungen bezieht sich auf die Haftung beim qualifizierten Verschulden. Die nachstehende Abhandlung ist einer Analyse der geltenden Regelung solcher Haftungsfälle gewidmet³.

Bemerkungen zu Artikel 36 CIM

von Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Präsident des Internationalen Verbandes der Tarifeure (IVT), Schiedsrichter und Conseiller honoraire der OTIF

Mit der Teilrevision der „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“ zum 1. November 1996 und der Übernahme des unveränderten Wortlautes in das seit dem 1. Juli 2006 geltende COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius hat sich eine grundlegend neue Betrachtungsweise für die Begriffe „Vorsatz“ sowie „grobe Fahrlässigkeit“ ergeben, die hier anhand des in Artikel 36 CIM zu findenden Textes eine Erläuterung finden soll.

¹ <http://www.otif.org/veroeffentlichungen.html>

² S. Zeitschrift 1991, S. 12 ff.

³ S. auch Rechtsprechung, S. 46

Artikel 36

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in Artikel 15 § 3, Artikel 19 §§ 6 und 7, Artikel 30, 32 bis 35 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Diese Bestimmung entspricht Artikel 44 CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990

In der Fassung vor dem 1. November 1996 (Altfassung)⁴ war für Fälle grober Fahrlässigkeit eine auf das Doppelte ausgedehnte Haftungsbegrenzung vorgesehen. Im Falle einer vorsätzlichen Handlung oder Unterlassung war der nachgewiesene volle Schaden zu ersetzen. Die geltende Fassung behandelt die beiden dort normierten unterschiedlichen Haftungstatbestände in ihren Rechtsfolgen, dem Verlust der Haftungsbeschränkung für die Eisenbahn, gleich. Es ist nicht erforderlich, dass der Anspruchsteller Beweis über das Ausmaß des vollen Schadens führt. Eine Behauptung des Schadensausmaßes wäre mangels anderer Normierung in diesem Zusammenhang ausreichend und es müsste die Eisenbahn bei Beweis des entsprechenden Verschuldenstatbestandes das behauptete Schadensausmaß bestreiten, wenn es ihr nicht gerechtfertigt erscheint.

In der Altfassung war positiv festgelegt, dass vom Geschädigten der volle Schaden nachzuweisen ist; das Vorhandensein von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit war mangels anderer Regelung vom Anspruchsteller zu behaupten und es war die Behauptung zumindest im Bereich der groben Fahrlässigkeit, die sich im Wesentlichen an objektiven Erfordernissen orientiert, leicht zu beweisen. Die Eisenbahn hätte im Falle des Nichtzutreffens den Gegenbeweis zu führen gehabt. Nun wird dem Anspruchsteller hingegen ausdrücklich die Beweis-

last auferlegt, dass der Schaden durch Vorsatz oder leichtfertig im Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadenseintrittes entstanden ist. Beweisschwierigkeiten ergeben sich möglicherweise bezüglich des subjektiven Tatbestandes, zumindest hinsichtlich des darin enthaltenen zweigliedrigen Fahrlässigkeitsbegriffes. Zwar wird das Gericht bereits aus dem Vorliegen des objektiven Tatbestandes schließen können, der Schädiger habe leichtfertig gehandelt. Entsprechende Schwierigkeiten liegen jedoch in der auf den Erfolg des schädigenden Verhaltens bezogenen Komponente, nämlich dem Bewusstsein, dass der Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Wie jede andere innere Tatsache kann auch dieses Bewusstsein lediglich aus nachgewiesenen objektiven Tatsachen gefolgert werden.

In der Altfassung waren die geforderten Haftungstatbestände "Vorsatz" und "grobe Fahrlässigkeit" einer Vielzahl von nationalen Rechtsordnungen bekannt und konnten daher im Rahmen des innerstaatlichen Rechtsverständnisses leicht interpretiert und judiziert werden. So definiert z.B. das österreichische Strafgesetzbuch

- Vorsatz: „Vorsätzlich handelt, wer einen Sachverhalt verwirklichen will, der einem gesetzlichen Tatbild entspricht; dazu genügt es, dass der Täter diese Verwirklichung ernstlich für möglich hält und sich mit ihr abfindet.“
- Fahrlässigkeit: „Fahrlässig handelt, wer die Sorgfalt außer Acht lässt, zu der er nach den Umständen verpflichtet und nach seinen geistigen und körperlichen Verhältnissen befähigt ist und die ihm zuzumuten ist, und deshalb nicht erkennt, dass er einen Sachverhalt verwirklichen könne, der einem gesetzlichen Tatbild entspricht. Fahrlässig handelt auch, wer es für möglich hält, dass er einen solchen Sachverhalt verwirkliche, ihn aber nicht herbeiführen will.“

Unter "grobe Fahrlässigkeit" versteht man in diesem Zusammenhang das nach den Umständen besonders verwerfliche Außerachtlassen des Sorgfaltsmaßstabes.

Im nunmehrigen Wortlaut des gegenständlichen Artikels finden sich in Übereinstimmung mit dem Warschauer Abkommen (WA) unterschiedliche Haftungstatbestände. Im Gegensatz zur ursprünglichen Fassung wird nicht lediglich Vorsatz, sondern **Absicht** verlangt. Analog zur Auslegungsproblematik des Artikels 25 des Warschauer Abkommens kann auch hier nicht ohne weiteres das nationale Rechtsverständnis, insbesondere der dem Strafrecht bekannte Absichtsbegriff, zugrunde gelegt werden. Vielmehr wird als Interpretationshilfe der civil-law-Begriff des Vorsatzes, definiert als Handlung oder

⁴ Artikel 44 – Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit; „Ist der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist, die Nichterbringung oder die mangelhafte Erbringung von in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Nebenleistungen der Eisenbahn auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.“

Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Entschädigung jedoch auf das Doppelte der in Artikel 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 und 46 vorgesehenen Höchstbeträge begrenzt.“

Unterlassung "done with intent to cause damage" herangezogen werden müssen. Unter diesem Gesichtspunkt wird die verlangte "Absicht" als "Vorsatz" in unser Rechtsverständnis transponiert und umgesetzt werden müssen. Für den ursprünglich geforderten Vorsatz findet sich somit in der Neufassung der analoge Haftungsstatbestand.

Die Bestimmung in Artikel 36 beschreibt neben der Absicht eine zweigliedrig aufgebaute weitere Möglichkeit des willentlichen Fehlverhaltens. Diese ist allerdings insbesondere in den civil-law – Rechtsordnungen als Eingrenzung des Bereiches der unbeschränkten Haftung anzusehen. Der hierdurch ersetzte Begriff der groben Fahrlässigkeit erfasste nämlich nicht nur die bewusste, sondern auch die unbewusste grobe Fahrlässigkeit. Durch die mit der neuen Formulierung bewirkte Beschränkung auf den Bereich der bewussten groben Fahrlässigkeit, würde die unbewusste grobe Fahrlässigkeit wieder unter die Haftungsbeschränkung fallen. Die internationale Rechtsprechung hat sich zu dieser Verschuldensform kontrovers geäußert. Bezogen auf die Schuldformen der deutschen Rechtsordnung sei diese Verschuldensform zwischen grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz einzuordnen. Dies kommt jedoch im Ergebnis ebenfalls einer restriktiven Auslegung des Haftungsstatbestandes gleich, da für den Wegfall der Haftungsbeschränkung nunmehr ein "mehr" als bloße grobe Fahrlässigkeit gefordert wird. Allenfalls könnte man für den Bereich der österreichischen Rechtsordnung mit dem von der Lehre entwickelten Rechtsinstitut der "krassen groben Fahrlässigkeit" eine Interpretationshilfe finden. Diese wäre gegenüber der bloßen groben Fahrlässigkeit durch einen verschärften Sorgfaltsmaßstab bzw. eine noch wesentlich tiefer ausgeprägte Vorwerfbarkeit der Missachtung desselben gekennzeichnet.

Bezüglich der Zweigliedrigkeit ist festzuhalten: Erstens wird **Leichtfertigkeit** hinsichtlich des Verhaltens gefordert, womit zum Ausdruck gebracht werden soll, dass sich der Beförderer oder seine Leute in besonders krasser Weise über die Sicherheitsinteressen der ihnen anvertrauten Werte hinweggesetzt haben. Ferner wird das **Bewusstsein** hinsichtlich des schädigenden Erfolges verlangt. In der internationalen Rechtsprechung ist umstritten, ob dieser zweite Bestandteil des zweigliedrigen Verschuldensbegriffes subjektiv zu verstehen ist, oder ob das Bewusstsein des wahrscheinlichen Schadenseintrittes abstrakt zu bestimmen sei. Im letzten Fall wäre das Verhalten des Schädigers objektiv zu beurteilen, d.h. mit dem Verhalten eines verständigen Menschen unter gleichen Umständen zu vergleichen. Die Frage kann für den einzelnen Fall jedoch nur vom Tatrichter beantwortet werden. Ihm obliegt es, aus dem

äußeren Ablauf, den auslösenden und den begleitenden Umständen zu folgern, ob das Bewusstsein hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes zu bejahen ist.

Wie solcherart ersichtlich, stellt die differenzierte Auslegung jener Handlungen, die unter die Begriffe „Vorsatz“ und „grobe Fahrlässigkeit“ fallen würden, hier sowie in der Folge ein nicht unerhebliches Problem in der Gesamtbeurteilung der Haftungsfragen für die durchgehende (multimodale) Güterbeförderung dar.

Unbeschadet des Umstandes, dass in der die geltenden Bestimmungen des COTIF und damit der CIM umsetzenden Neufassung des österreichischen Eisenbahnbeförderungsgesetzes in Landesrecht die Beibehaltung der Begriffe „Vorsatz“ und „grobe Fahrlässigkeit“ vorgesehen wird, sollen hier doch einige für die Anwendung dieser Bestimmungen maßgeblichen Tatbestände aufgezeigt werden. Wenn in Artikel 36 das Bewusstsein vom schädigenden Erfolg der zum Verschulden führenden Handlung angesprochen wird, so muss hier der wesentliche Umstand ins Treffen geführt werden, dass die in der Regel für den Beförderer sowie den Infrastrukturbetreiber⁵ handelnden Personen eine ihrer qualifizierten Tätigkeit entsprechende gründliche Ausbildung absolviert haben. In deren Rahmen genießen die Sicherheitsinteressen für die ihnen anvertrauten Personen und Güter absoluten Vorrang. Daraus leitet sich die Gegebenheit ab, dass sie mit den möglicherweise auftretenden besonderen Gefahrensituationen gründlich vertraut gemacht worden sind. Dies bedeutet, dass dem Triebfahrzeugführer in seiner Ausbildung und der ständigen Nachschulung sowie Eignungstests sehr wohl vor Augen geführt wird, was es etwa bedeutet, ein Haltesignal zu übersehen, oder einem Fahrdienstleiter, der in seinem umfassenden Verantwortungsbereich die Falschstellung einer Weiche und die sich ergebenden Auswirkungen abzuschätzen vermag. Ähnliches gilt auch für das die Verschiebevorgänge ausführende Personal, bei dessen Tätigkeit, die in den Frachtpapieren vorgegebenen besonderen Weisungen (etwa Verschiebebeschränkungen A, C und dgl.) im Interesse der Schadensfreiheit der beförderten Güter strikt zu beachten sind. Damit wird bei der Behandlung der Tatfragen sehr wohl auf die mit der Funktionsausübung verbundenen Qualifikationserfordernisse einzugehen sein. Diese Erfordernisse sind in Ansehung der hohen im Eisenbahnbetrieb liegenden Verantwortung der darin tätigen Mitarbeiter unter sehr

⁵ S. Artikel 40 CIM

hohen Standards zu sehen. Im Verfolg des Vorgesagten würde bei gegebenen Ausbildungsmängeln auch ein entsprechender Verschuldensgrad dem Beförderer oder/und dem Betreiber der Infrastruktur anzulasten sein.

In diesem Zusammenhang scheint die Feststellung von Bedeutung, dass die hier für den Eisenbahnverkehr vorgesehene Bestimmung, trotz ihrer Problembehaftung, klarer strukturiert ist als jene für die Straßengüterbeförderung. Dort wird nämlich in der CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr) lediglich ein nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden als Voraussetzung für den Verlust der Möglichkeit der Haftungsbefreiung oder Begrenzung der Haftung angesehen (s. Art. 29 CMR). Demnach sind – was als positive Bewertung zu sehen wäre – derartige Fälle beim Wettbewerber Straße noch schwieriger einer Entscheidung zuzuführen, als dies für die internationale Eisenbahnbeförderung die Regel sein wird.

Vergleich zum SMGS:

Eine derartige wie in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM vorgesehene Bestimmung besteht in diesem Abkommen nicht. Dies schon deshalb, da nach dem dortigen Rechtsempfinden eine Differenzierung der Haftung nach der Art des Verschuldens und dessen gradueller Bewertung keine Berücksichtigung erfährt. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass bei Verlust oder Beschädigung - von jenen im Einzelnen genannten Gütern abgesehen, die einer zwingenden Wertangabe bedürfen - die Entschädigung keiner Höchstbeschränkung, wie diese etwa in den ER CIM oder der CMR vorgesehen wird, unterworfen ist.

Rechtssprechung

Oberster Gerichtshof (Österreich)¹

Urteil vom 20. Juni 2006

- 1. Offenkundiges Unterlassen einer systematischen Reinigung und Kontrolle des Zustandes von Wagen, bevor sie der Beförderer dem Absender für Transporte von heiklen Gütern**

¹ Geschäftszahl 4Ob77/06m

wie z.B. von Lebensmitteln zur Verfügung stellt, stellt grobe Fahrlässigkeit dar.

- 2. Dem Absender, dessen Gehilfe Paletten mit Zucker in einen erkennbar verunreinigten Wagen verladen hat, wird Mitverschulden zugerechnet. Die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers schließt den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus.**

Vgl. Artikel 94 und 102 des österreichischen Eisenbahnbeförderungsgesetzes (EBG)²

Auszug:

...

Die angefochtene Entscheidung wird dahin abgeändert, dass das Urteil des Erstgerichts wiederhergestellt wird.

...

Entscheidungsgründe:

Die Beklagte, ein Eisenbahnunternehmen, transportiert für die Klägerin regelmäßig Zucker. Zucker ist ein hoch sensibles Lebensmittel, das leicht Gerüche anziehen kann. Für den Transport können daher nur neutrale und nicht verschmutzte Waggons verwendet werden. Durchschnittliche Waggons der Beklagten eignen sich dafür. Die Nebenintervenientin betreibt für die Klägerin ein Distributionslager.

Ende Mai 2002 transportierte die Beklagte Zucker vom Lager der Nebenintervenientin in Wien zu einer Betriebsstätte der Klägerin in Tulln. Die Nebenintervenientin war laut Frachtbrief Absenderin, die Klägerin Empfängerin des Transportguts. Die zuständigen Mitarbeiter der Beklagten wussten, dass Zucker transportiert werden sollte, auch der Frachtbrief enthielt einen entsprechenden Hinweis. Die Beklagte stellte für den Transport mehrere Waggons zur Verfügung. Einer davon war - offensichtlich durch einen Vortransport - mit Phenol verunreinigt. Phenol strömt einen charakteristischen, intensiven Geruch aus. Auch die Bodenflächen und die Wände wiesen die charakteristischen Verfärbungen dieser Chemikalie auf. Eine oberflächlich sichtbare Verunreinigung gab es allerdings nicht. In diesen Waggon verladen Mitarbeiter der Nebenintervenientin am 28. Mai 2002 trotz Erkennbarkeit des üblen Geruchs 25 Paletten mit 24.000 Ein-

² Vgl. Artikel 23 und 36 CIM 1999, s. diesbezüglich auch die Abhandlung Spera, „Bemerkungen zu Artikel 36 CIM“, S. 43



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2009

117. Jahrgang • Juli - September