



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-17156-CR 26/13 Add. 1
18.12.2017**

Original: DE

26. TAGUNG

Teilrevision der ER CUV

Stellungnahme Prof. R. Freises zum Antrag der Schweiz

Dieses von Prof. R. Freise erstellte Dokument gibt nur die Ansichten des Verfassers wieder und gibt nicht notwendigerweise die Position des Sekretariats der OTIF wieder

**Stellungnahme zum Antrag der Schweiz,
auf der 26. Tagung des Revisionsausschusses der OTIF
eine Änderung des Artikels 7 § 1 CUV zu prüfen,
die gemäß Artikel 17 § 1 lit. b COTIF
der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen ist**

Die Schweiz hat mit Schreiben vom 10. November 2017 (OTIF-Dok. LAW-17144-CR 26/13 vom 13.11.2017) beantragt, folgende Änderung des Art. 7 § 1 CUV zu prüfen:

**„Artikel 7
Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden**

§ 1 Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für Schäden, die auf einen Mangel am Wagen zurückzuführen sind. Die Haftung besteht nicht, wenn der Mangel am Wagen während des Betriebs verursacht worden ist, den weder der Halter noch die für die Instandhaltung zuständige Stelle kannte oder hätte kennen müssen.“

(Zum besseren Verständnis ist der zweite Satz der beantragten Änderung wie folgt zu lesen: „... wenn der Mangel am Wagen während des Betriebs verursacht worden ist *und* weder der Halter noch die für die Instandhaltung zuständige Stelle *den Mangel* kannte oder hätte kennen müssen.“ Denn die Kenntnis des Halters und der ECM bezieht sich auf den *Mangel*, nicht auf den *Betrieb*. – Außerdem geht es weiterhin um „*die durch den Wagen verursachten*“ Schäden, auch wenn die gekennzeichneten fünf Worte gestrichen werden: Die Überschrift des Artikels ist in dieser Hinsicht deutlicher.)

Der Antrag der Schweiz stößt in mehrfacher Hinsicht auf Bedenken:

1. Nach dem Änderungsantrag zu § 1 **Satz 1** soll derjenige, der den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 CUV zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, für die durch den Wagen verursachten Schäden haften, die auf einen Mangel am Wagen zurückzuführen sind. Damit wird zunächst einmal eine objektive **Gefährdungshaftung** des *Halters* und eines jeden weiteren *Zurverfügungstellers* des Wagens begründet.

„*Zurverfügungsteller*“ eines Wagens ist nicht nur der *Halter*, sondern auch jeder *Vorverwender* des Wagens in einer vertraglichen Verwendungskette, wie sie Artikel 1 CUV vorsieht („zwei- oder mehrseitige Verträge“) und wie sie dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) als multilateralem Vertragswerk zugrunde liegt. Bei kontinuierlichem Umlauf von Wagen innerhalb Europas kann der Kreis der *Zurverfügungsteller* / *Vorverwender* eines Wagens sehr groß sein. Sie alle sollen nach dem Antrag der Schweiz für Schäden haften, die auf einen Mangel am Wagen zurückzuführen sind, nur weil sie den Wagen vorübergehend genutzt und dann an den nächsten Verwender weitergegeben haben. Eine derartige Haftungserstreckung auf eine Vielzahl von möglicherweise nur kurzzeitig an der Wagenverwendung Beteiligten geht viel zu weit.

2. Nach § 1 **Satz 2** des Schweizer Antrags soll die Haftung eines Zurverfügungstellers ausgeschlossen sein, wenn der Mangel am Wagen während des Betriebs verursacht worden ist und weder der *Halter* noch die *ECM* den Mangel kannte oder hätte kennen müssen. Diesen Nachweis hat nach allgemeinen Beweisgrundsätzen jeder in Anspruch genommene Vorverwender des Wagens zu erbringen. Nach dem Wortlaut der neuen Vorschrift kann sich ein Vorverwender des Wagens aber nicht dadurch entlasten, dass er nachweist, dass *er* den Mangel nicht kannte oder hätte kennen müssen. Vielmehr muss ein in Anspruch genommener Vorverwender fehlende Kenntnis des *Halters* und der *ECM* nachweisen. Das ist nicht gerechtfertigt, da es doch um die Verantwortung und Haftung von Vorverwendern des Wagens geht.

Im heutigen Artikel 7 CUV ist die Regelung einer Haftung der „Zurverfügung- steller“ eines Wagens zutreffend, weil nach dieser Vorschrift in einer Verwendungskette nur derjenige Zurverfügungsteller haftet, dem *Verschulden* nachgewiesen werden kann. Bei mehreren schuldhaft handelnden Zurverfügungstellern desselben Wagens haften diese heute nach außen als Gesamtschuldner und im Innenverhältnis anteilig nach dem jeweiligen Maß ihres Mitverschuldens (zur vertraglichen Haftung in Verwendungsketten siehe auch Art. 24, 27.1 AVV).

3. Der Antrag der Schweiz sieht außerdem vor, dass der Zurverfügungsteller des Wagens sich von seiner Haftung befreien kann, wenn er beweist, dass der Mangel am Wagen *während des Betriebs* verursacht worden ist. Dieses Kriterium ist für die Abgrenzung und Zuordnung der Haftung von Zurverfügungstellern nicht geeignet: Handelt es sich bei dem in Anspruch genommenen Zurverfügungsteller um ein *Eisenbahnunternehmen*, das den Wagen vorher verwendet hat, dann kann der Mangel am Wagen während *seines* Betriebs verursacht worden sein; dann kommt ein Ausschluss seiner Haftung selbstverständlich nicht in Betracht. Anders ist die Rechtslage aber, wenn der Mangel während des Betriebs eines *anderen* Verwenders verursacht worden ist. Dies muss im Wortlaut der Vorschrift berücksichtigt werden.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass auch ein *Halter* seine Wagen „betreibt“, wie sich zum Beispiel aus Art. 7, 9, 14 und 15 AVV ergibt (Art. 15 AVV in der ab 1.4.2017 geltenden Fassung: „Die verwendenden EVU übermitteln dem Halter rechtzeitig die Informationen zum Betrieb seiner Wagen, ...“). Ein Halter beschränkt sich ja nicht darauf, Wagen zu finanzieren und anzuschaffen (wie etwa ein Leasinggeber), sondern er will auch über seine Wagen verfügen und disponieren, so dass auch in Bezug auf ihn vom „Betrieb des Wagens“ zu sprechen ist.

4. Selbst wenn man den Antrag der Schweiz dahingehend klarstellt, dass ein Zurverfügungsteller von der Haftung befreit ist, wenn der Mangel am Wagen während des Betriebs *oder der Verwendung* des Wagens *durch einen anderen* verursacht worden ist und der in Anspruch genommene *Zurverfügungsteller* den Mangel weder kannte noch kennen musste, bleiben grundsätzliche Bedenken:

a) Jeder in Anspruch genommene Zurverfügungsteller des Wagens müsste bestimmte Nachweise erbringen, um sich von der Haftung für einen Mangel am Wagen zu befreien, obwohl er den Wagen im Unfallzeitpunkt nicht verwendet hat. Das EVU, das den Wagen im Unfallzeitpunkt verwendet hat und das gegenüber den durch den Unfall Geschädigten regelmäßig auch ohne Verschulden haftet, könnte gegen alle Vorverwender Regress nehmen, denen der Entlastungsbeweis nicht gelingt. Eine solche Haftungsverlagerung von dem den Wagen im Unfallzeitpunkt verwendenden EVU auf alle Vorverwender ist nicht gerechtfertigt.

Der schweizerische Antrag stellt auf die Kenntnis des *Halters* (und der ECM) ab. Dies zeigt, dass wohl nur eine schärfere Haftung des Halters beabsichtigt ist. Unter diesen Umständen sind andere Zurverfügungsteller des Wagens aus der beantragten Haftungsverschärfung herauszunehmen. Was die Schweiz erreichen will, ist wohl, dass **Art. 7 § 1 CUV** mit seinem heutigen Wortlaut **unverändert** bleibt und nur durch einen **Satz 2 ergänzt** wird: „Der *Halter* haftet für die genannten Schäden auch, wenn sie auf einen Mangel am Wagen zurückzuführen sind; diese Haftung besteht nicht, wenn der Halter den Mangel weder kannte noch kennen musste.“ (Die ECM braucht hier nicht gesondert genannt zu werden, da sie schon heute zu den Personen gehört, deren sich der Halter zur Erfüllung des Verwendungsvertrags bedient und für die er nach Art. 9 § 1 CUV haftet. In dem von der Generalversammlung beschlossenen, aber noch nicht in Kraft getretenen neuen § 3 zu Art. 9 CUV wird dies für die Zukunft noch ausdrücklich klargestellt.)

b) Aber auch bei einer Eingrenzung der beantragten Haftungsverschärfung auf den *Halter* in der unter a) beschriebenen Weise bleiben Bedenken bestehen:

Zwar wird ein Halter den Nachweis, dass er einen Mangel *nicht kannte*, in den meisten Fällen leicht erbringen können, weil er (oder seine ECM) seinen von verschiedenen EVU kontinuierlich verwendeten Wagen nur in bestimmten Abständen zu sehen bekommt. Und für verdeckte Mängel gilt erst recht, dass der Halter sie nicht kannte.

Eine andere Frage ist aber, welche unfallursächlichen Mängel ein Halter *hätte kennen müssen*. Hier kommt es darauf an, welche Pflichten ein Halter in Bezug auf Beschaffenheit und Instandhaltung seiner Wagen hat und ob er sie im konkreten Fall eingehalten hat. Diese Pflichtenbezogenheit wird in dem Schweizer Antrag auch nach der hier vorgenommenen Klarstellung und Eingrenzung nicht deutlich. Das zeigt ein Blick auf die **Reform des Art. 27 AVV**, den die beteiligten Verbände im Jahr 2016 wie folgt geändert haben:

„27.1 Der Halter oder ein diesem Vertrag unterliegender Vorverwender des Wagens haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft. Ein Verschulden des Halters wird vermutet, wenn er seine Pflichten aus Artikel 7 nicht ordnungsgemäß erfüllt hat, es sei denn, dass die Pflichtverletzung den Schaden nicht verursacht oder nicht mitverursacht hat.“

Die Neufassung berücksichtigt nicht nur die Unterscheidung von „Haltern“ und bloßen „Vorverwendern“ eines Wagens, sondern knüpft die Haftung des Halters auch an eine Verletzung von Pflichten, die in Art. 7 AVV konkretisiert worden sind. Wird dem Halter eine Pflichtverletzung nachgewiesen, so wird ein Verschulden des Halters vermutet, was zu seiner Haftung führt. Der Halter kann sich dann von der Haftung nur noch befreien, wenn er nachweist, dass seine Pflichtverletzung für den Unfall nicht kausal war.

Diese Reform des AVV ist durchgeführt worden, nachdem Frankreich für die 25. Tagung des Revisionsausschusses der OTIF im Jahr 2014 vorgeschlagen hatte, eine strenge Gefährdungshaftung für die Zurverfügungsteller von Wagen einzuführen. Dieser Vorschlag ist vom Revisionsausschuss nicht behandelt worden, nachdem insbesondere die EU-Kommission empfohlen hatte, der Eisenbahnsektor in Gestalt von Wagenhaltern und Wagenverwendern möge sich um eine Lösung der offenen Haftungsfrage bemühen. Dies ist durch die Reform des Artikels 27 AVV gelungen: Heute wird zwischen der Haftung von Haltern und Vorverwendern unterschieden; die *Vorverwender* eines Wagens haften für die von dem Wagen angerichteten Schäden weiterhin nur, wenn ihnen Verschulden nachgewiesen

wird, während in Bezug auf den *Halter* Verschulden vermutet wird, wenn ihm ein Pflichtenverstoß nachgewiesen wird.

5. Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass bei der Zuordnung von Verantwortung und Haftung im Verhältnis zwischen Wagenhaltern und Wagenverwendern mehrere Aspekte zu beachten sind. Der Wortlaut der entsprechenden Rechtsvorschrift muss sehr genau gefasst werden, wenn Missverständnisse und Rechtsunsicherheit vermieden werden sollen. Der Schweizer Antrag wird jedoch der Komplexität des Verhältnisses zwischen Haltern, Verwendern und Vorverwendern von Wagen nicht gerecht, sondern wirft eine Reihe von Zweifelsfragen auf und kann zu unangemessenen Lösungen von Haftpflichtfällen führen.

Die Verbände der Wagenhalter und der EVU haben in mehrjährigen intensiven Verhandlungen zur Reform des Artikels 27 AVV eine von Art. 7 § 1 CUV abweichende Haftungslösung gefunden. Diese Lösung hat zu einer Verschärfung der Haftung der Wagenhalter geführt, was der Intention des Schweizer Antrags entspricht. Sie gilt über Art. 7 § 2 CUV seit 2016 für Hunderte von Wagenhaltern und EVU im Rahmen des multilateralen Wagenverwendungsvertrags AVV.

Angesichts der von Art. 7 § 2 CUV eingeräumten Möglichkeit, dass die Parteien eines Wagenverwendungsvertrags Vereinbarungen schließen können, die von Art. 7 § 1 abweichen, stellt sich die Frage, warum überhaupt Art. 7 § 1 CUV geändert werden soll. Der Eisenbahnsektor ist aufgrund des Art. 7 § 2 rascher und flexibler als der Gesetzgeber in der Lage, auf sich wandelnde Erfordernisse bei der Vertragsgestaltung zur Wagenverwendung zu reagieren.

Ergebnis

Dem Anliegen der Schweiz, durch eine Änderung des Artikels 7 § 1 CUV die Haftung von Wagenhaltern auf Fälle zu erweitern, in denen der Halter einen unfallursächlichen Mangel am Wagen kannte oder hätte kennen müssen, ist bereits von den Verbänden der EVU und der Wagenhalter durch eine Reform des Artikels 27 AVV Rechnung getragen worden.

Da Art. 7 § 2 CUV den Parteien eines Verwendungsvertrags erlaubt, von der Haftungsbestimmung des § 1 abzuweichen, gilt Artikel 27 AVV heute anstelle des Artikels 7 § 1 CUV. Daher stellt sich die Frage, ob Artikel 7 § 1 überhaupt geändert werden soll, da doch der Eisenbahnsektor über Artikel 7 § 2 CUV weiterhin in der Lage ist, einvernehmlich von § 1 abweichende Haftungsbestimmungen zu vereinbaren.

gez. Rainer Freise