

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 3/2010, S. 90-92

### **Aktivlegitimation des Empfängers**

Das Recht, eine Reklamation oder eine Klage betreffend die Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag einzureichen, steht gemäß Artikel 43 bzw. Artikel 44 CIM entweder dem Absender oder dem Empfänger zu, abhängig vom Zeitpunkt, in dem der Empfänger bestimmte Handlungen bezüglich des Beförderungsvertrags vorgenommen hat (z.B. die Ablieferung verlangt hat). Die Bestimmungen der Artikel 43 und 44 CIM 1999 entsprechen weitgehend denen in Artikel 53 und 54 CIM 1980. Eine neue Regelung nach dem Vorbild des Artikels 30 CMR, wonach die Klagebefugnis vom Bestehen eines materiellen Anspruchs abhängig wäre, wurde in der letzten umfassenden Revision geprüft, jedoch schließlich – mit dem Hinweis auf den Vorteil der Rechtsklarheit der bisherigen Regel - verworfen (s. Erläuternde Bemerkungen zu Art. 43 und 44).

Damit gilt nach wie vor nicht nur der Grundsatz, wonach das Klagerecht ab einem bestimmten Zeitpunkt vom Absender auf den Empfänger übergeht, sondern auch die Vorschrift bezüglich deren Legitimationsurkunde. Dem Absender dient als Legitimationsurkunde das Frachtbriefdoppel, das er bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung erhält, und dem Empfänger das Original des Frachtbriefs, das er bei der Annahme des Gutes einlöst.

Doch es gibt Situationen, in denen der Absender auch ohne Vorlage des Frachtbriefdoppels seine Ansprüche gerichtlich geltend machen kann, nämlich bei Zustimmung des Empfängers oder im Falle eines Beweises, dass der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat. Hierzu gibt es in der geltenden Fassung der CIM eine ausdrückliche Bestimmung, wie sie sich bereits in den früheren Fassungen befand. Gemäß CIM 1999 kommt – entsprechend der heutigen Konzeption des Beförderungsvertrags als Konsensualvertrag – auch ein Beweis für das Fehlen oder den Verlust des Frachtbriefs in Betracht.

Den Anlass zu den nachfolgenden Bemerkungen gab eine gerichtliche Entscheidung, mit der die Klage seitens des Empfängers (im gegebenen Fall die Klage einer Person, auf welche der Empfänger seine Ansprüche durch eine Zession übertragen hat) abgewiesen wurde, da der Kläger nicht in der Lage war, das Original des Frachtbriefes vorzulegen (Vrchní soud v Olomouci, Tschechische Republik, 7 Crno 239/2008-174 vom 28.7.2009) Der Tatbestand, der Grund und der Umfang der Haftung waren unbestritten.

Da sich der Schadenersatzanspruch auf einen im Jahre 2001 geschlossenen Beförderungsvertrag CIM bezog, wurden die Rechtsvorschriften der **CIM 1980** angewandt. Es handelte sich um eine Sendung von Papierrollen von Ungarn über die Tschechische Republik nach Polen, die nach einer Entgleisung des Zuges durch die Eisenbahn umgeladen wurde, und zwar in offene Wagen, wo die Sendung nur mit Decken geschützt war. Bei der Ankunft am Zielort wurde festgestellt, dass die Sendung durch Nässe so beschädigt war, dass sie für den Empfänger unbrauchbar geworden ist.

Die Eisenbahn hat ihre Haftung anerkannt. Sie hat jedoch entsprechend Artikel 53 § 3 CIM 1980 die Vorlage des Originals des Frachtbriefs verlangt. Dazu war der Reklamant nicht in der Lage. Da er davon ausging, dass diese Bedingung lediglich bezweckt, eine doppelte Geltendmachung des gleichen Anspruchs zu verhindern, übergab er stattdessen der Eisenbahn eine schriftliche Entschädigungszusage für den Fall, dass eine andere Person das Original des Frachtbriefs vorlegen und den Schadenersatz verlangen sollte.

Weder die Eisenbahn im Reklamationsverfahren noch das Gericht im zivilrechtlichen Verfahren haben dies für ausreichend gehalten. Die Formulierung, dass der Empfänger „den Frachtbrief vorzulegen hat, wenn er ihm übergeben worden ist“ haben sie so ausgelegt, als wäre das Original des Frachtbriefs eine zur Geltendmachung des Anspruchs unverzichtbare Urkunde.

Die Einlösung des Frachtbriefs und die Annahme des Gutes durch den Empfänger waren auf Blatt 2 des Frachtbriefs (Frachtkarte) bestätigt, das dem Gericht vorlag. Dem Gericht lag im Übrigen auch das Blatt 4 des Frachtbriefs (Frachtbriefdoppel) und die unmittelbar nach der Entgleisung des Zuges erstellte Tatbestandsaufnahme vor.

Zusätzlich wurde im Gerichtsurteil auf Artikel 13 § 4 CIM 1980<sup>1</sup> hingewiesen. Dieser Artikel eignet sich jedoch nicht als Argument für die Unersetzbarkeit des Frachtbriefs als Legitimationsurkunde, da sich diese Bestimmung, wie es der systematischen Ordnung entspricht, auf den Abschluss des Beförderungsvertrags (Titel II) als – nach der damaligen Konzeption – Formalvertrag und nicht auf die Geltendmachung der Ansprüche (Titel V) bezog.

Auch gemäß **CIM 1999** hat der Empfänger bei der Einreichung der Reklamation den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist (Art. 43 § 4). Und genauso in Artikel 44 § 6 heißt es: „Der Empfänger hat bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.“

Wenn der Empfänger (bzw. eine Person, auf welche die Ansprüche des Empfängers durch eine Zession übergegangen sind) die Klage erhebt, muss er beweisen, dass er eine der in Artikel 44 § 1 Buchst. b) CIM aufgeführten Handlungen vorgenommen hat, womit der Zeitpunkt erreicht wurde, von dem an das Klagerecht vom Absender auf den Empfänger übergegangen ist. Im Regelfall ist es am einfachsten, durch die Vorlage des Originals des Frachtbriefs zu beweisen, dass der Empfänger den Frachtbrief eingelöst und damit die Aktivlegitimation erlangt hat.

---

<sup>1</sup> Dieser Artikel lautete: „Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefes andere Urkunden zu verwenden ...“

Ebenso wie die Vorlage des Frachtbriefdoppels im Falle der Geltendmachung der Ansprüche durch den Absender nicht die einzige Möglichkeit darstellt (Art. 44 § 5 CIM), kann die Vorlage des Originals des Frachtbriefs im Falle der Geltendmachung der Ansprüche durch den Empfänger (Art. 44 § 6 CIM) nicht die einzige Möglichkeit, also der einzig in Frage kommende, durch nichts ersetzbare Beweis sein.

Selbst in den Zeiten, in denen der Beförderungsvertrag CIM als Formalvertrag konzipiert war, herrschte die Meinung, dass es **für den Beweis der Aktivlegitimation in der CIM kein formelles Erfordernis** gibt, s. das Kommentarwerk von Béla von Nánássy, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht<sup>2</sup>. Dazu muss man präzisieren, dass es bereits in der damaligen Fassung der CIM die Formulierung bezüglich des Absenders gab: „Bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen hat der Absender das Frachtbriefdoppel vorzulegen.“ Die weitere Präzisierung hinsichtlich der Legitimationsurkunde des Empfängers kam später hinzu.

Es ist jedenfalls undenkbar, vom Bestehen eines formellen Erfordernisses nur in Bezug auf eine von zwei alternativ klageberechtigten Personen auszugehen. Unabhängig davon, ob der Absender oder der Empfänger die Klage erhebt, handelt es sich bei der Vorlage des Frachtbriefdoppels bzw. des Frachtbriefs um eine **Formvorschrift, die Beweis zwecken dient**.

Ausführliche Erläuterungen dazu finden sich im Kommentar von Kurt Spera, Internationales Eisenbahnfrachtrecht<sup>3</sup>. Diese Erläuterungen beziehen sich zwar auf die CIM 1980, sind jedoch nach wie vor von Bedeutung. Bezüglich der CIM 1999 siehe Rainer Freise in Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch<sup>4</sup>.

Da es sich beim Frachtbrief (auch bei einem Frachtbrief gemäß CIM 1980) im Gegensatz zum Konnossement nicht um ein Wertpapier handelt, ist eine Kraftloserklärung bei dessen Verlust nicht erforderlich, damit das Gericht andere Beweismittel betreffend die Klagebefugnis der Parteien des Beförderungsvertrags zulassen kann.

Es gilt für die CIM – ebenso wie für die CMR, in der zwar das Verfügungsrecht, jedoch nicht ausdrücklich das Klagerecht geregelt ist – dass der Frachtbrief für die Klagelegitimation nichts mehr als ein Anscheinbeweis (prima-facie-Beweis) darüber ist, wer Absender und wer Empfänger ist.<sup>5</sup>

Die Bestimmungen in Artikel 44 § 5 und 6 CIM setzen den **Grundsatz der freien Beweiswürdigung** nicht außer Kraft.

Dr. Eva Hammerschmiedová

---

<sup>2</sup> GOF-Verlag, Wien, 1956, S. 688

<sup>3</sup> GOF-Verlag, Wien, 1991

<sup>4</sup> Verlag C.H. Beck, München 2009, Band 7 – Transportrecht, S. 1381/1382 zu Art. 43 und S. 1384/1385 zu Art. 44 CIM

<sup>5</sup> S. Ralpf de Wit „Right of suit against the carrier in CMR“ in European Transport Law 4/2007, S. 483-494.