



## Schadensvermutung bei Neuaufgabe

Anwendung des Artikels 28 § 3 CIM bei Verkehren mit dem Frachtbrief CIM/SMGS –  
eine neue Bestimmung des SMGS tritt in Kraft <sup>1</sup>

Am 1. Juli 2008 treten einige neue Bestimmungen des SMGS<sup>2</sup> in Kraft (s. Beschlüsse der Steuergruppe CIM/SMGS, Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 3/2007, S. 48/49 und 4/2007, S. 69). Einen Teil dieser Ergänzungen des SMGS bildet die Umsetzung der im Rahmen des CIT-OSShD-Projektes „Transportrechtliche Interoperabilität“ erreichten Lösungen, an deren Ausarbeitung sich die OTIF beteiligt hat: Muster der Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS, Wagen- und Containernachweisung (ein Dokument für Gruppen von Wagen und Containern), Verfahren zur Freigabe von Verkehrsverbindungen für die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS und Vermutung bei unbekanntem Schadensort in Verkehren mit dem Frachtbrief CIM/SMGS. Diese Regelungen und Dokumentenmuster mildern die sich für die Kunden des Eisenbahnverkehrs aus dem Nebeneinander zweier Beförderungsrechtsregime, CIM und SMGS, ergebenden Nachteile. Sie bringen denjenigen, die vom Frachtbrief CIM/SMGS Gebrauch machen<sup>3</sup>, wesentliche Vorteile gegenüber denen, die – aus welchen Gründen auch immer – die Verkehre mit der herkömmlichen Reexpedition, mit je einem getrennten Frachtbrief für jeden Beförderungsvertrag, abwickeln.

Eine dieser neuen Regelungen ist Artikel 23 § 10 SMGS. Die Vorschläge für diese Bestimmung wurden in der Rechtsgruppe CIM/SMGS erarbeitet, im Juli 2007 der Expertensitzung der Kommission „Transportrecht“ der OSShD vorgestellt und im Oktober 2007 in der Jahressitzung dieser Kommission verabschiedet. Mit Artikel 23 § 10 wird die Vermutung bei Neuaufgabe ins SMGS eingeführt. Dies hat eine unmittelbare Auswirkung auf die Anwendung

---

<sup>1</sup> Veröffentlicht in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 1/2008, S. 1 ff.

<sup>2</sup> Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr, geschlossen im Rahmen der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), dessen Gegenstand der direkte Eisenbahnverkehr für die Beförderung von Gütern zwischen den Eisenbahnen folgender Staaten ist: Albanien, Aserbaidschan, Belarus, Bulgarien, China, Estland, Georgien, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Lettland, Litauen, Moldova, Mongolei, Nordkorea, Polen, Russland, Tadschikistan, Turkmenistan, Ukraine, Ungarn, Usbekistan, und Vietnam

<sup>3</sup> Der Frachtbrief CIM/SMGS steht ab 1. September 2006 zur Verfügung; das Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS, in dem präzisiert wird, für welche Verkehre dieser Frachtbrief angewendet werden kann, ist auf der Homepage des CIT veröffentlicht ([www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org), Produkte, Güterverkehr CIM)

des Artikels 28 § 3 CIM. Da beide Bestimmungen eine Rechtsvermutung für neu aufgegebene Sendungen mit unbekanntem Schadensort enthalten, kann von einer Parallelität der Regelungen gesprochen werden, wenn auch, wie im Weiteren präzisiert wird, nur von einer teilweisen. Im Rahmen der dadurch geschaffenen Parallelität wird Artikel 28 § 3 CIM ab 1. Juli 2008 zur Anwendung kommen können.

### **Entstehungsgeschichte**

Die Entstehungsgeschichte der Rechtsvermutung bei Neuaufgabe ist lang. Das Problem, dass der Geschädigte seinen Anspruch auf Ersatz von Transportschäden nicht durchsetzen konnte, wenn er nicht in der Lage war, einen Beweis darüber zu erbringen, bei der Durchführung welches von zwei unmittelbar aufeinander folgenden Beförderungsverträgen der Schaden entstanden ist, stellte sich seit Anfang des vergangenen Jahrhunderts. Es handelte sich damals um Fälle, in denen eine Binnenbeförderung einer Beförderung nach dem damaligen Internationalen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG, Berner Übereinkommen) vorausgegangen ist oder in denen die Beförderung auf Grund von zwei aufeinander folgenden Beförderungsverträgen nach dem IÜG durchgeführt wurde. Rechtsprechung zu Lasten der Bahnbenutzer führte dazu, dass erste Anträge zu einer Lösung dieses Problems bereits bei der 4. Revisionskonferenz (1932) behandelt wurden. Bei dieser Revisionskonferenz wurde eine Bestimmung angenommen, wonach eine Vermutung galt, dass der Schaden während der Durchführung des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist. Sie war jedoch sehr restriktiv: Sie deckte nur einen geringen Teil der Fälle ab, in denen nicht festgestellt werden konnte, im Rahmen welches von aufeinander folgenden Beförderungsverträgen der Schaden entstanden ist. Die Vermutung kam nur dann zur Anwendung, wenn sowohl die vorangehende als auch die nachfolgende Beförderung dem IÜG unterstellt war.

Bei der 5. Revisionskonferenz (1952) erfuhr diese Bestimmung eine Ausweitung auf Fälle, in denen die aufeinander folgenden Beförderungen verschiedenen Frachtrechten unterstellt waren; die Schadensvermutung stand jedoch unter der Bedingung, dass bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof die CIM anzuwenden gewesen wäre. Bei einer Neuaufgabe SMGS-CIM kam die Vermutung also nur dann in Betracht, wenn die SMGS-Beförderung in Staaten durchgeführt wurde, die gleichzeitig auch Vertragsparteien der CIM waren.

Bei der Teilrevision des COTIF im Jahre 1989 kam es zu einer weiteren Ausweitung der Bestimmung. Eine besondere Regelung betreffend die Neuaufgabe SMGS-CIM wurde in Artikel 38 § 2 Abs. 2 CIM 1980 aufgenommen. Bei der tiefgreifenden Revision des COTIF, die durch die Annahme des Protokolls von Vilnius im Jahre 1999 abgeschlossen wurde, wurde diese Bestimmung in Artikel 28 § 3 CIM übernommen. Nun kommt es bei Neuaufgabe SMGS-CIM nicht mehr darauf an, ob bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandort bis zum endgültigen Ablieferungsort die ER CIM anzuwenden gewesen wären. Die Schadensvermutung kommt bei einer Neuaufgabe von Sendungen, die aus dem Bereich des SMGS kamen und gemäß CIM neu aufgegeben wurden, unter der einzigen Bedingung zur Anwendung, dass zu Gunsten von Sendungen, die aus dem Bereich der CIM in Richtung SMGS neu aufgegeben wurden, die gleiche Rechtsvermutung vorgesehen ist (Reziprozität). Wegen dieser bislang nicht erfüllten Bedingung kam weder Artikel 38 § 2 Abs. 2 CIM 1980 noch Artikel 28 § 3 CIM 1999 je zur Anwendung.

## Artikel 28 CIM und Artikel 23 § 10 SMGS - Gegenstand der Regelung

Beide Artikel sehen eine widerlegbare Vermutung vor, die bei Neuaufgabe gilt. Es wird vermutet, dass der Schaden (teilweiser Verlust oder Beschädigung des Gutes) während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist, sofern die Sendung im Gewahrsam des Beförderers verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem sie am Ort der Neuaufgabe angekommen ist. Es handelt sich um eine Umkehr der Beweislast bezüglich einer der Grundvoraussetzungen für die Haftung des Beförderers, nämlich des Entstehens des Schadens in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes, die in diesen Fällen im Zeitpunkt der Neuaufgabe erfolgt, und der Ablieferung des Gutes.

Gemäß Artikel 28 § 3 CIM gilt diese Vermutung auch dann, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Beförderungsvertrag „einem anderen mit den ER CIM vergleichbaren Übereinkommen über die durchgehende internationale Beförderung von Gütern auf der Schiene“, also dem SMGS, unterstellt war und dieses Übereinkommen eine „gleiche Rechtsvermutung“ zugunsten von Sendungen enthält, die gemäß den ER CIM aufgegeben wurden.

Diese Bedingung der Reziprozität wird ab 1. Juli 2008 mit dem Inkrafttreten des neuen Paragraphen 10 des Artikels 23 SMGS – in Bezug auf Sendungen mit Frachtbrief CIM/SMGS – erfüllt. Artikel 23 § 10 (neu) SMGS lautet:

*„Wenn bei einer Beförderung des Gutes mit dem Frachtbrief CIM/SMGS aus Ländern, die an diesem Abkommen nicht beteiligt sind, nach dem Abdruck des Tagesstempels im Frachtbrief CIM/SMGS am Neuaufgabeort eine Beschädigung oder ein teilweiser Verlust des Gutes festgestellt wurde und die Eisenbahn, die das SMGS anwendet, die Sendung ohne ersichtliche Unregelmäßigkeiten angenommen hat, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass die Beschädigung oder der teilweise Verlust während der Durchführung des Beförderungsvertrags im Bereich des SMGS entstanden ist.“*

*Wenn bei einer Beförderung des Gutes mit dem Frachtbrief CIM/SMGS aus Ländern, die an diesem Abkommen beteiligt sind, nach dem Abdruck des Tagesstempels im Frachtbrief CIM/SMGS am Neuaufgabeort eine Beschädigung oder ein teilweiser Verlust des Gutes festgestellt wurde und der CIM-Beförderer die Sendung ohne ersichtliche Unregelmäßigkeiten angenommen hat, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass die Beschädigung oder der teilweise Verlust des Gutes während der Durchführung des Beförderungsvertrags im Bereich der ER CIM entstanden ist.“*

*Diese Vermutung gilt unabhängig davon, ob das Gut in einen Wagen einer anderen Spurweite umgeladen wurde.“*

In dieser Bestimmung des SMGS kommt die Reziprozität dadurch zum Ausdruck, dass sie beide Verkehrsrichtungen erwähnt. Der zweite Absatz, in dem eine Rechtsvermutung zu Gunsten von SMGS-Sendungen im Bereich der CIM formuliert ist und der freilich deklaratorischer Natur ist, deckt einen Teil dessen ab, was in Artikel 28 § 3 CIM geregelt ist. Aus der Formulierung sowohl des ersten als auch des zweiten Absatzes ergibt sich klar, dass nur Beförderungen von Gütern mit dem Frachtbrief CIM/SMGS in den Genuss dieser Rechtsvermutung kommen können. Beförderungen mit zwei getrennten Frachtbriefen sind hingegen nicht umfasst; die Bedingung einer gleichen Rechtsvermutung bezüglich solcher Sendungen ist nach wie vor nicht erfüllt.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Eine Ausweitung der Rechtsvermutung auf Sendungen mit zwei getrennten Frachtbriefen sollte im Rahmen der Revision des SMGS geprüft werden.

## Voraussetzungen der Rechtsvermutung

Die Voraussetzungen der Rechtsvermutung umfassen folgende Elemente:

- Neuaufgabe
- der gleichen Sendung (gleicher Gegenstand der Beförderung)
- am selben Ort (der Ort der Ablieferung des ersten Beförderungsvertrags ist gleichzeitig auch der Neuaufgabeort)
- in unverändertem Zustand
- Sendung im ununterbrochenen Gewahrsam des Beförderers
- Schaden durch teilweisen Verlust oder Beschädigung
- nach der Neuaufgabe festgestellt und
- hinsichtlich der Neuaufgabe CIM/SMGS Reziprozität (gleiche Rechtsvermutung zu Gunsten von Sendungen, die aus dem Anwendungsbereich der CIM in den Anwendungsbereich des SMGS weiter befördert werden).

## Gleiche Rechtsvermutung

Beim Vergleich des Artikels 28 CIM und des Artikels 23 § 10 SMGS fällt auf, dass das Element „ununterbrochener Gewahrsam des Beförderers“ in der SMGS-Bestimmung nicht ausdrücklich erwähnt ist. Dies wurde seitens der SMGS-Experten damit begründet, dass es sich aus dem Handbuch CIM/SMGS-Frachtbrief (GLV CIM/SMGS), das ebenfalls einen Bestandteil des SMGS (Anlage 22) bildet, ohnehin ergibt, dass die Sendung ununterbrochen im Gewahrsam des Beförderers bzw. der Eisenbahn bleibt. Das Handbuch CIM/SMGS-Frachtbrief sieht ebenfalls vor, dass der Ort der Ablieferung gemäß dem ersten Beförderungsvertrag gleichzeitig auch der Ort der Neuaufgabe der gleichen Sendung auf der Grundlage des zweiten Beförderungsvertrags ist. Nichtsdestotrotz sind Probleme in jenen Fällen nicht ganz auszuschließen, in denen – trotz der Verwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefs – die im Handbuch vorgesehene Art und Weise der Neuaufgabe nicht eingehalten würde, so dass sich die Sendung zeitweise außerhalb der Obhut des Beförderers befände. Bei Verkehren aus dem Anwendungsbereich des SMGS in den Anwendungsbereich der CIM bleibt jedenfalls die ununterbrochene Obhut des Beförderers eine der Bedingungen dafür, damit die Vermutung zum Tragen kommen kann.

„Gleiche Rechtsvermutung“ heißt dieselbe Rechtswirkung in parallel gestalteten Fällen. Sofern (solange) der Umfang der im SMGS abgedeckten Fälle enger, d.h. auf Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS beschränkt ist, während sich die Parallelbestimmung in den CIM auf jegliche Beförderungen SMGS-CIM bezieht, bedeutet dies, dass Parallelität zumindest hinsichtlich der Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS gegeben ist. Dieser Unterschied stellt kein Hindernis für die Anwendung der Rechtsvermutung im Bereich der CIM dar. Für den Fall, dass ein Gericht eines Mitgliedstaates des COTIF die ins SMGS neu eingeführte Vermutung nicht als gleiche Rechtsvermutung ansehen sollte, da sie nicht alle Fälle der Neuaufgabe CIM/SMGS abdeckt, ist festzuhalten, dass die Regelung betreffend eine solche Rechtsvermutung seitens der CIM-Beförderer jedenfalls vertraglich vereinbart werden darf.

Eine derartige Rechtsvermutung, die die Beweislage der anderen Vertragspartei erleichtert, bedeutet nämlich eine Erweiterung der Haftung des Beförderers und dies kann gemäß Artikel 5 CIM vertraglich vereinbart werden.

### **Sinn der Rechtsvermutung**

Der Sinn dieser Rechtsvermutung besteht darin, die Beweislage des geschädigten Empfängers zu erleichtern, um ihm den in beiden Frachtrechten erforderlichen, jedoch nach Neuaufgabe manchmal schwierig zu erbringenden Beweis zu ersparen, dass der Schaden in der Zeit von der Übernahme des Gutes (am Neuaufgabeort) bis zur Ablieferung am Endbestimmungsort entstanden ist. Dabei bleibt es dem Beförderer unbenommen zu beweisen, dass der Schaden nicht während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist.

### **Wirkungen der Rechtsvermutung**

Die bis zum Gegenbeweis geltende Vermutung, dass der Schaden während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist, wirkt sich auf alle für die Geltendmachung der Schadenersatzansprüche maßgeblichen Fragen aus: Aktivlegitimation, Passivlegitimation, Höhe der Entschädigung, Erlöschen und Verjährung.

- Anspruchsberechtigt ist der Empfänger des letzten Beförderungsvertrags;
- die Ansprüche können gegen den (die) Beförderer des letzten Beförderungsvertrags geltend gemacht werden;
- die Höhe der Entschädigung richtet sich nach dem letzten Beförderungsvertrag (Wert des Gutes am Tag und Ort der Neuaufgabe, Wertangabe oder Interesse an der Lieferung entsprechend dem letzten Beförderungsvertrag);
- das Erlöschen und die Verjährung der Ansprüche richten sich nach dem letzten Beförderungsvertrag.

Fehlt eine der Voraussetzungen, kommt die Vermutung nicht zur Anwendung. Gleichwohl wird der Anspruch auf Schadenersatz auf Grund des letzten Vertrags beurteilt, wenn ein Schaden am Bestimmungsort festgestellt und reklamiert wird. Der Geschädigte müsste jedoch beweisen, dass der Schaden während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist.

### **Anwendung der Rechtsvermutung und deren Bedeutung für die Praxis der West-Ost und Ost-West-Verkehre**

Im Verkehr West-Ost und Ost-West gibt es hinsichtlich der Neuaufgabe und der wegen der unterschiedlichen Spurweite erforderlichen Umladung – sofern nicht eine automatische Umstellung der Wagen auf eine andere Spurweite erfolgt – unterschiedliche Situationen. Je nach dem, ob die Umladung am gleichen Ort wie die Neuaufgabe erfolgt oder ob das Gut vor oder nach der Neuaufgabe in Wagen der anderen Spurweite umgeladen wird, kann die Feststellung eines allfälligen Transportschadens und die Zuordnung dem Haftungsregime CIM oder SMGS einfacher oder schwieriger sein.

Wenn die Umladung und die Neuaufgabe am gleichen Ort erfolgen, bietet dies die Gelegenheit, beim Öffnen der Wagen festzustellen, ob während des ersten Beförderungsvertrages ein Schaden entstanden ist. Bei später festgestellten Schäden dürfte die Zuordnung zum zweiten

Beförderungsvertrag in den meisten Fällen auch ohne Rückgriff auf die Rechtsvermutung möglich sein.

Erfolgt die Umladung vor der Neuaufgabe, wird dies ebenfalls eine Gelegenheit zur sicheren Feststellung eines bis dahin während des ersten Beförderungsvertrags entstandenen Schadens bieten. Bei später festgestellten Schäden könnte es dennoch Fälle geben, in denen die Rechtsvermutung in Betracht kommen kann. Schwierigkeiten bei der Zuordnung des Schadens zum einen oder zum anderen Beförderungsvertrag können am ehesten dort entstehen, wo die Umladung erst nach der Neuaufgabe erfolgt. Vor allem in diesen Fällen könnte die Rechtsvermutung hilfreich sein. Bei einem am Umladeort nach der Neuaufgabe entdeckten Schaden könnte es unter Umständen schwierig sein festzustellen, auf welchem Beförderungsabschnitt dieser Schaden entstanden ist. Wenn auch der Beförderungsabschnitt zwischen dem Neuaufgabeort und der Umladung eine kurze Grenzstrecke sein mag, bergen nicht nur notwendige Manipulationen mit den Wagen vor der Grenzabfertigung und vor der Umladung, sondern auch längere Aufenthalte von Wagen auf diesen Grenzstrecken zusätzliche Gefahren.

In der Praxis sind Fälle nicht auszuschließen, in denen der Schaden vor dem Erreichen des Zielortes nicht rechtzeitig festgestellt wurde, einschließlich solcher Fälle, in denen der Schaden unter Umständen bereits vor der Neuaufgabe hätte entstehen können, jedoch weder bei der Neuaufgabe noch bei der Umladung festgestellt wurde. Es wurde also keine Tatbestandsaufnahme vor dem Erreichen des Bestimmungsortes erstellt und es gibt auch sonst kein Beweisstück (etwa ein Protokoll über das Öffnen eines Wagens zur Grenz- oder Zollkontrolle) und bei der Entladung des Gutes am Bestimmungsort ist trotzdem klar, dass der dort festgestellte Schaden ein während der Beförderung entstandener Schaden ist. In diesen – wenn auch in der Praxis vielleicht nicht zahlreichen Fällen – wird die Rechtsvermutung für die Kunden der Eisenbahnunternehmen im Bereich der Güterbeförderung nützlich sein.