

Dr. Frank Wilting*

Das Übereinkommen über den Vertrag für die internationale Güterbeförderung mit der Eisenbahn

Mit Rundschreiben vom 27. März 2023 informierte das Bundesministerium der Justiz (BMJ) die „betroffenen Verbände“, dass im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) ein Übereinkommen über den Vertrag für die internationale Güterbeförderung mit der Eisenbahn (nachfolgend: „Übereinkommen“) vorbereitet werde. Benötigt die Transportbranche, respektive der Eisenbahnsektor, demnach tatsächlich ein weiteres internationales Transportübereinkommen und welchen wesentlichen Inhalt hat es? Diesen Fragen wird im Folgenden nachgegangen, wobei zunächst der Werdegang des Übereinkommens bis hin zu seinem aktuellen Stand, die Aussicht auf ein mögliches Inkrafttreten sowie die wichtigsten Inhalte des Übereinkommens im Vergleich zu den Regeln der CIM dargestellt werden.

I. Werdegang und aktueller Stand

1. Entstehung

[1] In dem zuvor erwähnten Rundschreiben vom 27. März 2023 führte das BMJ weiter aus, dass die Arbeitsgruppe Schienenverkehr der UNECE das Übereinkommen bei ihrer Sitzung im November 2023 angenommen habe. Konkret handelte es sich um deren 77. Sitzung vom 17. November 2023 in Genf. Diesem förmlichen Beschluss der Arbeitsgruppe war eine zertifizierte Textversion des Übereinkommens beigelegt, und zwar in englischer, französischer und russischer Sprache. Eine offizielle deutsche Übersetzung ist noch nicht verfügbar. Das Übereinkommen trägt in der englischen Version den Titel „Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Rail“.

[2] Der jeweils aktuelle Status des Übereinkommens ist auf der Homepage der UN wiedergegeben.¹ Dort wiederum ist ein Link zum zertifizierten, dreisprachigen Text des Übereinkommens enthalten.

[3] Bis zum 31. März 2025 konnte das Übereinkommen von den UN-Mitgliedsstaaten im UN-Headquarter in New York förmlich gezeichnet werden. Aber auch für Staaten, die es nicht fristgemäß gezeichnet haben, steht das Übereinkommen gemäß seinem Art. 43 § 2 S. 2² jederzeit für einen Beitritt offen.

2. Teilnehmende Staaten, Inkrafttreten

[4] Die Zeichnung des Übereinkommens erfolgte sehr zögerlich. Fristgerecht gezeichnet wurde es nur durch vier Staaten: Zuerst durch Togo (Juni 2024), sodann durch die Niederlande (November 2024), China und Deutschland (beide März 2025). Keiner der Zeichnerstaaten hat das Übereinkommen bislang ratifiziert; auch ist noch kein anderer Staat dem Übereinkommen beigetreten.

[5] Gemäß Art. 44 § 1 tritt das Übereinkommen sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem fünf Staaten gemäß Art. 43 § 3 ihre Ratifizierung, anderweitige Akzeptanz oder ihren Beitritt zum Übereinkommen förmlich hinterlegt haben. Mit einer Ratifizierung durch Deutschland wird es für den gesetzgeberischen Akt dann auch eine deutsche Übersetzung des Übereinkommens geben.

[6] Bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens wird es noch einige Jahre dauern. Die Zurückhaltung der Staaten

dürfte zumindest auch der aktuellen weltpolitischen Lage geschuldet sein; diese wirkt gegenüber dem eigentlichen Hauptzweck des Übereinkommens (siehe nachstehend) wie ein großer Hemmschuh, um im Eisenbahnbild zu bleiben.

II. Zweck des Übereinkommens

[7] Das ursprüngliche Hauptziel des Übereinkommens war die Erleichterung der Abwicklung von Frachtverträgen auf der Schiene zwischen dem Gebiet der OTIF³ und dem Gebiet der OSShD (auch: OSJD)⁴. Es soll mithin eine einheitliche Rechtsordnung für „eurasische“ Gütertransporte zur Verfügung gestellt werden. Während auf dem Gebiet der OTIF zwingend die CIM⁵ für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre gilt, kommt auf dem Gebiet der OSShD für deren Mitglieder – die teilweise zugleich auch OTIF-Mitglieder sind – das Frachtrecht des SMGS-Abkommens⁶ zur Anwendung. Die Möglichkeit, für eurasische Transporte ein Einheitsrecht wählen zu können, wird China, Deutschland und die Niederlande zur Zeichnung des Übereinkommens bewogen haben. Denn aktuell müssen an der Schnittstelle zwischen den beiden Rechtsregimen CIM/SMGS die Sendungen neu aufgegeben, und es muss dazu ein neuer Frachtbrief ausgestellt werden. Das CIT⁷ hat sich mit seinem CIM/SMGS-Neuaufgabe-Handbuch (GR CIM/SMGS) und dem im Jahre 2010 geschaffenen Einheitsfrachtbrief bereits vor Jahren um Transporterleichterungen bemüht. Schnellere Schienengütertransporte zwischen China und Westeuropa wurden dadurch bereits ermöglicht. Das Übereinkommen würde für Transporte von China nach Deutschland oder in die Niederlande – und umgekehrt – noch weitergehende Vereinfachungen bewirken.

[8] Ein weiteres Ziel des Übereinkommens ist die Schaffung einer einheitlichen Rechtsordnung für Güterbeförderungen auf der Schiene zwischen Staaten, die weder dem Rechtskreis der OTIF noch der OSShD angehören. Auch für Transporte zwischen solchen Staaten wäre gemäß Art. 1 lit. c (i) die Bedingung erfüllt, dass für den Vertrag weder die CIM noch das SMGS gilt. Das wiederum mag die sofortige Zeichnung des Übereinkommens durch Togo erklären; für Gütertransporte zwischen afrikanischen Staaten auf dem immer weiter ausgebauten Schienennetz macht das Übereinkommen viel Sinn. Anderenfalls käme jeweils das nach internationa-

* Der Verfasser ist selbstständiger Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Verwaltungsrecht in Düsseldorf und zugleich Of Counsel in der Kanzlei TIGGES (Düsseldorf); er ist beratend und forensisch mit Schwerpunkt rund um den nationalen und grenzüberschreitenden Schienengütertransport und damit zusammenhängenden Verträgen und Schadensfällen tätig.

1 https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_n_o=XI-C-8&chapter=11&clang=en

2 Im Folgenden sind Artikel ohne Quellenbezeichnung solche des Übereinkommens.

3 Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr mit Sitz in Bern.

4 Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen mit Sitz in Warschau.

5 Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM – Anhang B zum COTIF-Übereinkommen).

6 Übereinkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr, anwendbar in großen Teilen Asiens und Teilen Osteuropas.

7 Internationales Eisenbahntransportkomitee, Bern, ein Verband von mehr als 130 Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrts-Unternehmen, die grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr betreiben.

lem Privatrecht anwendbare nationale Frachtrecht zur Anwendung. Für Transporte etwa zwischen arabischen Staaten würde dieser Gedanke gleichermaßen gelten. Dieses Ziel wird in der recht knapp gehaltenen Präambel des Übereinkommens zwar nicht ausdrücklich genannt; es ergibt sich aber denkbare durch die Prämisse der Nichtanwendbarkeit von CIM oder SMGS.

[9] Als quasi übergeordnetes Ziel des Übereinkommens führt das BMJ in seinem Anhörungsschreiben an die betroffenen Verbände vom 15. Januar 2025 einen Wettbewerbsgesichtspunkt an:

„Während für Beförderungen auf der Straße mit dem CMR-Übereinkommen und für Beförderungen per Flugzeug mit dem Montrealer Übereinkommen (MÜ) jeweils Regelwerke mit einem großen geografischen Anwendungsbereich existieren, ist die Welt der Eisenbahn in verschiedene Rechtsbereiche gespalten, insbesondere in die Regeln der CIM im Gebiet der OTIF und das SMGS im Gebiet der OSJD. ... Das Übereinkommen soll für den speziellen Fall, in dem weder die Regeln der OTIF noch die der OSJD gelten, international einheitliche Regelungen schaffen und so den beschriebenen Wettbewerbsnachteil der Eisenbahnen gegenüber anderen Verkehrsträgern beseitigen, der in der Rechtszersplitterung und dem dadurch verursachten erhöhten bürokratischen Aufwand besteht.“

III. Wesentliche Regelungen im Vergleich zur CIM

[10] Das Übereinkommen erfindet das Eisenbahn-Gütertransportrecht nicht neu. Es orientiert sich weitgehend an der CIM, teilweise berücksichtigt es auch SMGS-Regelungen.

[11] Mit 50 Artikeln hat das Übereinkommen einen fast identischen Umfang wie die CIM mit 52 Artikeln. Auch der Aufbau ist sehr ähnlich. Den Allgemeinen Bestimmungen folgen Regelungen über Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrags. Die Haftungsregelungen beginnen mit Art. 19 und haben ebenfalls Verlust und Beschädigung des Gutes sowie Lieferfristüberschreitung zum Gegenstand; hier sind die CIM-Vorschriften schon anzahlmäßig umfangreicher. Ein eigenes Kapitel widmet das Übereinkommen in seinen Art. 33 bis 38 dem Frachtbrief als Inhaberpapier. Das Übereinkommen schließt ab mit den Kapiteln über die Beziehung der Beförderer untereinander und mit den „final provisions“, zu denen die bereits eingangs genannten Art. 43 und 44 über das Inkrafttreten des Übereinkommens gehören.

[12] Eine konzentrierte Zusammenstellung der Motive, wie dies in der Regel für deutsche Gesetzgebungsverfahren üblich ist, existiert für das Übereinkommen nicht. Wer sich der Mühe unterziehen will, zu einzelnen Regelungen Motive ausfindig zu machen, sei auf die Webseite der UNECE⁸ verwiesen. Dort öffnen sich die Zugänge zu insgesamt 23 Sitzungen mit entsprechenden Protokollen. Der Autor bittet um Nachsicht, dass diese große Fülle an Dokumenten für den vorliegenden Beitrag, der für sich in Anspruch nimmt, einen schnellen und konzentrierten Überblick geben zu wollen, nicht gesichtet und ausgewertet wurden.

[13] Der Beitrag konzentriert sich daher auf einige aus Sicht des Autors wesentliche Unterschiede zwischen dem Übereinkommen und den Regelungen der CIM.⁹

1. Allgemeine Vorschriften

[14] Das Kapitel 1 „General Provisions“ umfasst die Art. 1 bis 4.

a) Anwendungsbereich

[15] Für grenzüberschreitende Beförderungen auf der Schiene sind die Regeln des Übereinkommens nur dann anwendbar, wenn Übernahme und Ablieferungsort in Staaten liegen, die beide an dem Übereinkommen teilnehmen. Ferner muss der Frachtvertrag ausdrücklich die Anwendung des Übereinkommens vorsehen, und schließlich dürfen weder CIM noch SMGS noch bi- oder multilaterale Vereinbarungen einschlägig sein. Die Parteien können die Anwendung des Übereinkommens grundsätzlich auch für multimodale Transporte vereinbaren, wenn die Schiene Teil der Transportstrecke ist.

b) Begriffsbestimmungen

[16] Während sich die CIM mit vier Begriffsbestimmungen begnügt, enthält Art. 2 darüber hinaus 16 weitere Definitionen. Insofern hat sich das Übereinkommen eindeutig am SMGS orientiert. Insbesondere für die Rechtsanwendung durch Staaten, die bislang über kein internationales Transportabkommen verfügen, macht ein umfangreicherer Definitionskatalog zum Zwecke einheitlicher Rechtsanwendung gewiss Sinn.

c) Zwingendes Recht

[17] Wie Art. 5 CIM, so erklärt auch Art. 3 das Übereinkommen für zwingend und im Übereinkommen nicht ausdrücklich zugelassene Abweichungen für nichtig, und beide Regelwerke lassen es zu, dass der Frachtführer seine Haftung erweitert. Die Besonderheit des Übereinkommens besteht darin, dass es eine Haftungsbeschränkung des Absenders zulässt, dies bezogen auf die Haftung für falsche Angaben nach Art. 7 § 4 sowie für Schäden aus unsachgemäßer Verpackung oder Kennzeichnung nach Art. 11. Diese Haftungsbeschränkung darf allerdings nicht den Betrag unterschreiten, der bei Totalverlust des Gutes vom Frachtführer zu zahlen wäre.

2. Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrags

Das 2. Kapitel „Conclusion and Performance of the Contract of Carriage“ besteht aus den Art. 5 bis 18.

a) Frachtbrief

[18] Eine Gemeinsamkeit von CIM und Übereinkommen ist hier hervorzuheben: Der Frachtbrief ist keine zwingende Voraussetzung für die Wirksamkeit des Frachtvertrags; auch dieser ist unter dem Übereinkommen ein Konsensualvertrag.¹⁰ Beide Regelwerke lassen die Vereinbarung über die Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefs zu. Art. 7 fasst einige Tatbestände zur Haftung des Absenders zusammen, so etwa für fehlerhafte oder unterlassene Angaben im Frachtbrief bezogen auf Gefahrgut oder das Handling des Gutes, und regelt gleichzeitig die Gegenrechte des Frachtführers.

b) Fracht und Kosten

[19] Art. 8 enthält eine etwas umfangreichere Regelung zur Zahlung von Fracht und Kosten durch den Absender, weil die mögliche Existenz von Frachttarifen berücksichtigt wird. Auch kann der Beförderer die Frachtzahlung im Voraus verlangen. Diese Regelungen dürften der Tatsache ge-

8 <https://unece.org/transport/rail-transport>; dort auf „Meeting Documents before 2021 (ARCHIVE)“ klicken und dann auf den Unterpunkt „Group of Experts Towards Unified Railway Law“.

9 Auf die Kommentierung von CIM-Vorschriften wird in diesem Beitrag verzichtet. Insofern darf allgemein verwiesen werden auf die Kommentierungen in BeckOGK sowie in MüKo/Freise.

10 Zur Begrifflichkeit vgl. BeckOGK/Wilting CIM Art. 3 Rn. 4.

schuldete sein, dass auch Staaten, in denen noch das klassische Staatsbahnmodell vorherrscht, interessiert und in die Lage versetzt werden sollen, dem Übereinkommen Geltung zu verschaffen.

c) Be- und Entladung

[20] Während Art. 13 CIM die Verpflichtung zur Be- und Entladung des Gutes der Parteiautonomie überlässt und gleichzeitig eine im Zweifel geltende Bestimmung mit Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungen bereithält, beschränkt sich Art. 11 § 2 auf die Beladepflicht, die ihrerseits im Frachtbrief zu vermerken ist. Mangels eines Vermerks im Frachtbrief gilt die Vermutung, dass die Beladung durch den Absender vorgenommen wurde.

d) Lieferfrist

[21] Das Übereinkommen ist in Art. 13 deutlich sparsamer aufgestellt als Art. 16 CIM. Der Wortlaut ähnelt sehr dem des § 423 HGB und partiell dem des Art. 19 CMR. Abgestellt wird auf die vereinbarte Lieferfrist und mangels Vereinbarung auf die vernünftigerweise anzunehmende Frist unter Berücksichtigung eines sorgfältigen Frachtführers und der Transportumstände. Höchstlieferfristen wie in Art. 16 § 2 CIM vorgesehen, sucht man im Übereinkommen – ebenfalls vernünftigerweise – vergeblich, da das Übereinkommen weltweite Akzeptanz beanspruchen will und daher für jedwede Umstände, seien diese bedingt durch infrastrukturelle, politische, technische, topografische oder sonstige Verhältnisse, eine angemessene Regelung vorsehen muss.

e) Beförderungs- und Ablieferungshindernis

[22] Die Regelungen des Übereinkommens in den Art. 17 und 18 sind etwas weniger differenziert als die Art. 20 bis 22 CIM. Der Frachtführer hat bei Beförderungshindernissen in erster Linie die Weisung des Verfügungsberechtigten und bei Ablieferungshindernissen die des Empfängers einzuholen, sofern das Empfängerland bereits erreicht wurde. Wenn die Beförderung über eine alternative Route möglich ist, steht es dem Beförderer frei, ob er diese wählt oder eine Weisung einholt.

3. Haftung

[23] Das 3. Kapitel des Übereinkommens „Liability“ regelt in den Art. 19 bis 27 im Wesentlichen nach Grund und Höhe die Haftung des Beförderers für Verlust, Schwund und Beschädigung des Gutes sowie für Lieferfristüberschreitung.

a) Haftungsgrund

[24] Der Beförderer haftet gemäß Art. 19 – wie gemäß Art. 23 CIM – verschuldensunabhängig und der Höhe nach beschränkt. In Ausnahmefällen – insbesondere bei höherer Gewalt und einer besonderen Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts – ist der Beförderer von dieser Haftung befreit. Die Haftungsbefreiungsgründe aus Art. 19 §§ 3 und 4 sind inhaltlich denen des Art. 23 §§ 2 und 3 CIM nachgebildet.

[25] Eine Verlustvermutung greift gemäß Art. 20 § 1 erst nach 3 Monaten ein, während der Berechtigte nach Art. 29 § 1 CIM das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten kann, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.

b) Aufeinanderfolgender Beförderer

[26] Durch die CIM-Brille betrachtet, erscheint Art. 19 § 2 zumindest an dieser Stelle etwas überraschend; dort ist geregelt, dass unter einem Einzelfrachtvertrag der vertragliche Beförderer und alle „subsequent carriers“ als Gesamtschuld-

ner haften („joint and several“). Der Begriff des „subsequent carriers“ dürfte dabei mit dem des „successive carriers“ im Sinne des Art. 26 CIM übereinstimmen. Denn nach der Definition in Art. 2 lit. b und d des Übereinkommens übernimmt der „subsequent carrier“ das Gut nebst Frachtbrief und tritt damit in den Frachtvertrag ein. Das entspricht dem aufeinanderfolgenden Beförderer, also dem „successive carrier“ im Sinne des Art. 26 CIM. Auffallend ist, dass das Übereinkommen keine dem Art. 27 CIM vergleichbare Regelung enthält, also den ausführenden Beförderer im Sinne des Art. 27 CIM – mithin den klassischen Subunternehmer in der Frachtführerkette – nicht kennt. Das wiederum dürfte den in den nicht-OTIF-Ländern weitgehend existierenden Staatsbahnsystemen Rechnung tragen.

c) Haftungshöhe

[27] Entsprechend Art. 30 § 2 CIM legt das Übereinkommen die Haftungsgrenze für Verlust und Beschädigung des Gutes gemäß Art. 21 § 3 und Art. 24 § 3 lit. a auf 17 Rechnungseinheiten fest. Wie aber schon oben zu Art. 3 § 2 ausgeführt, können die Parteien des Beförderungsvertrags eine Erweiterung der Frachtführerhaftung vereinbaren.

[28] Für Lieferfristüberschreitungen beschränkt Art. 25 § 1 die Frachtführerhaftung auf die Hälfte der Fracht. Dies stellt eine erhebliche Abweichung zur 4-fachen Fracht aus Art. 33 § 1 CIM dar und dürfte wiederum den eher schwierigen Transportbedingungen und sehr langen Transportwegen geschuldet sein, für die das Abkommen zur weltweiten Anwendung vorgesehen ist.

[29] Eine Regelung über den Verlust des Rechts, sich bei qualifiziertem Verschulden auf Haftungsbeschränkungen zu berufen (vgl. Art. 36 CIM), sucht man im Übereinkommen vergeblich. Nach Auskunft des BMJ gegenüber dem Unterzeichner wurde hierauf bewusst verzichtet und stattdessen auf den Katalog der Haftungsausschlussgründe aus Art. 19 verwiesen.

d) Weitere Besonderheiten

[30] Auffällig ist weiter, dass das Übereinkommen – im Gegensatz zu Art. 24 CIM – keinen eigenen Haftungstatbestand für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Gut, also die Beförderung von Wagen „auf eigenen Rädern“,¹¹ vorsieht. Für solche Verlust- oder Beschädigungsfälle gelten mithin die allgemeinen Haftungsregeln (vgl. Art. 21 § 5 S. 3 und Art. 24 § 4); es ist also keine Verschuldenshaftung des Beförderers, wie in Art. 24 CIM, vorgesehen.

[31] Bemerkenswert ist, dass in der Zurechnungsnorm des Art. 26 – wie in Art. 40 CIM – geregelt ist, dass der Betreiber der Eisenbahn-Infrastruktur als Erfüllungsgehilfe des Beförderers gilt. Ergänzend weist Art. 26 ausdrücklich darauf hin, dass das Recht des Beförderers vorbehalten bleibt, gegen den Infrastrukturbetreiber Regress zu nehmen. Ob dies für Länder, in denen noch reine Staatsbahnsysteme vorherrschen, überhaupt einschlägig sein kann, dürfte fraglich sein.

[32] Auf Regelungen zum Eisenbahn-Seeverkehr (Art. 38 CIM) und zur Haftung bei nuklearem Ereignis (Art. 39 CIM) hat das Übereinkommen verzichtet.

4. Geltendmachung von Ansprüchen

[33] Regeln über ein „Settlement of Claims“ hat das Übereinkommen im 4. Kapitel in den Art. 28 bis 32 vorgesehen, die weitgehend denen der CIM entsprechen.

11 Vgl. BeckOGK/Wilting CIM Art. 24 Rn. 2.

[34] Von der Anordnung einer förmlichen Tatbestandsaufnahme (Art. 42 CIM) hat das Übereinkommen abgesehen. Stattdessen beschränken sich die Art. 28 und 29 auf eine in Textform abzugebende Schadensanzeige.

[35] Eine Regelung über den Gerichtsstand, die in Art. 46 CIM restriktiv und abschließend formuliert ist, fehlt im Übereinkommen. Die Beantwortung dieser Frage wurde bewusst dem jeweiligen nationalen Recht bzw. dem anwendbaren IPR überlassen.

5. Frachtbrief als Inhaberpapier

[36] Regelungen über einen handelbaren Frachtbrief („consignment bill instead of consignment note“) hebt das Übereinkommen in einem eigenen 5. Kapitel „Consignment Bill“ hervor, das die Art. 33 bis 38 umfasst. Die Vorschriften sind – vergleichbar mit dem „bill of lading“ im Seehandelsrecht – offensichtlich auf Bahntransporte mit langen Beförderungswegen und -zeiten zugeschnitten. Mit Vorlage des Consignment Bill kann der Inhaber des Dokuments vom Carrier die Herausgabe des Gutes verlangen.

6. Beziehungen der Beförderer untereinander

[37] Vorschriften über die „Relations between Carriers“ findet man im 6. Kapitel, bestehend aus den Art. 39 bis 41. Im Vergleich zu den Art. 49 bis 52 CIM sind die Regelungen des Übereinkommens kürzer gefasst und stellen wesentlich darauf ab, dass die Beförderer untereinander zu Fragen der

Schadensabwicklung, -aufteilung und Regressführung Vereinbarungen treffen können.

7. Abschließende Regelungen

[38] Das Übereinkommen widmet ein 7. Kapitel „Final Provisions“ mit den Art. 41 bis 50 abschließenden Vorschriften, die sich im Wesentlichen mit formalem Procedere zur Anpassung des Übereinkommens befassen. Vergleichbare Regelungen über die Verwaltung, das Inkrafttreten oder Änderungen des Übereinkommens sind auch aus dem CO-TIF und seinen Protokollen geläufig.

IV. Ausblick

[39] Wie immer mahlen die internationalen Rechtsmühlen sehr langsam. Bis zur Inkraftsetzung des Übereinkommens werden noch Jahre vergehen. Der Fokus der UN, für den Eisenbahngütertransport dort, wo es noch keine einheitlichen Rechtsregeln gibt, den Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Verkehrsträgern zu lindern, ist begrüßenswert. Leider steht die aktuelle Weltpolitik einer Anwendung auf eurasische Verkehre und dem wünschenswerten Ausbau des Schienengüterverkehrs dort im Wege. Inhaltlich ist das Übereinkommen ausgewogen, enthält Besonderheiten, die dem Anspruch weltweiter Anwendungsmöglichkeit geschuldet sind, und übernimmt im Übrigen weitgehend bekannte und bewährte Regelungen insbesondere aus der CIM.

Rechtsprechung

1 Haftung des Transportversicherers für Schäden durch Inbrandgeraten des Gutes

AÖTB 2011 Art. 4 Abs. 1, Art. 6 Abs. 1 lit. g, Abs. 2 lit. a, b und d, Abs. 3; österreichisches ABGB §§ 914 f.

1. Allgemeine Versicherungsbedingungen sind nach den Grundsätzen der Vertragsauslegung (§§ 914 f. ABGB) auszulegen, und zwar orientiert am Maßstab des durchschnittlich verständigen Versicherungsnehmers und stets unter Berücksichtigung des erkennbaren Zwecks einer Bestimmung. Die Klauseln sind, wenn sie nicht Gegenstand und Ergebnis von Vertragsverhandlungen waren, objektiv unter Beschränkung auf den Wortlaut auszulegen; dabei ist der einem objektiven Betrachter erkennbare Zweck einer Bestimmung zu berücksichtigen. Unklarheiten gehen zu Lasten der Partei, von der die Formulare stammen, das heißt im Regelfall zu Lasten des Versicherers. (Rn. 12)

2. Die allgemeine Umschreibung des versicherten Risikos erfolgt durch die primäre Risikobegrenzung. Durch sie wird in grundsätzlicher Weise festgelegt, welche Interessen gegen welche Gefahren und für welchen Bedarf versichert sind. Auf der zweiten Ebene (sekundäre Risikobegrenzung) kann durch einen Risikoausschluss ein Stück des von der primären Risikoabgrenzung erfassten Deckungsumfangs ausgenommen und für nicht versichert erklärt werden. (Rn. 13)

3. Risikoausschlüsse dürfen als Ausnahmetatbestände, die die vom Versicherer übernommenen Gefahren einschränken oder ausschließen, nicht weiter ausgelegt werden als es ihr Sinn unter Betrachtung ihres wirtschaftlichen Zwecks und der gewählten Ausdrucksweise sowie des Regelungszusammenhangs erfordert. (Rn. 13)

4. In der Transportversicherung gilt der Grundsatz der Allgefahrdeckung, sofern nicht bestimmte Schäden in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen vom Versicherungsschutz ausgeschlossen werden. Dies wirkt sich bei der Behauptungs- und Beweislast zu Gunsten des Versicherungsnehmers aus. Dieser muss daher nur beweisen, dass der Schaden während des versicherten Zeitraums eingetreten ist. Den Beweis für das Vorliegen eines Risikoausschlusses als Ausnahmetatbestand hat hingegen der Versicherer zu führen. (Rn. 14)

5. Zum Ausschluss der Deckung für inneren Verderb und die natürliche bzw. mangelhafte Beschaffenheit des Gutes, für Konstruktion-, Fabrikations- oder Materialfehler sowie für das Nichtfunktionieren nach Art. 6 Abs. 2 lit. a, b und d AÖTB 2011. (Rn. 17-29)

6. Eine Subsidiaritätsklausel ist eine der Risikoabgrenzung dienende Bestimmung, wonach der Versicherer nicht haftet, wenn ein anderer Versicherer die Gefahrtragung für das betreffende Wagnis unternommen hat. Sie soll unerwünschte Doppelversicherungen hintanhaltend. Bei der qualifizierten (uneingeschränkten) Subsidiarität kommt es schlechthin auf das Bestehen der anderweitigen Versicherung für dasselbe Risiko an, während bei der einfachen (eingeschränkten) Subsidiarität darauf abgestellt wird, ob die anderweitige Versicherung nicht nur besteht, sondern auch Deckung gewährt. Bei letzterer Form haftet der Versicherer also nur dann subsidiär, wenn und soweit der Versicherungsnehmer aus einer anderen Versicherung Entschädigung erlangen kann. (Rn. 31) (Leitsätze der Redaktion)

OGH Österreich, Beschluss vom 19. November 2025 – 7 Ob 162/25m