

Das Betriebshaftpflicht-Risiko der Halter von privaten Eisenbahngüterwagen unter dem COTIF 1999

*Rechtsanwalt Stefan Lohmeyer,
Leiter Recht und Versicherungen, VTG Aktiengesellschaft*

Was ist das COTIF 1999?

Das COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) ist ein völkerrechtlicher Vertrag, dem insgesamt 42 Staaten beigetreten sind (alle Staaten in Europa, jedoch ohne die Nachfolgestaaten der Sowjetunion – mit Ausnahme Litauens, Lettlands und der Ukraine –, sowie vier Staaten im Nahen Osten und drei in Nordafrika). Die zur Zeit noch gültige Fassung des COTIF stammt aus dem Jahr 1980 (COTIF 1980). Das COTIF 1980 enthält unter anderem international verbindliche Regelungen über das Eisenbahnfrachtrecht (CIM) sowie die Beförderung von Privatgüterwagen (RIP) im grenzüberschreitenden Verkehr. Bereits im Jahr 1999 hat die Generalversammlung der Mitgliedstaaten des COTIF in Vilnius umfangreiche Änderungen des COTIF (COTIF 1999) beschlossen. Voraussetzung für das Inkrafttreten des COTIF 1999 ist jedoch, dass es von mindestens 27 Mitgliedstaaten ratifiziert worden ist. Nachdem Anfang April 2006 die Türkei als 27. Mitgliedstaat Ratifikationsurkunden bei der OTIF in Bern, der internationalen Organisation zur Verwaltung des COTIF, hinterlegt hat, kann das COTIF 1999 nunmehr zum 1. Juli 2006 in Kraft treten.

In welchem Umfang tritt das COTIF 1999 am 1. Juli 2006 in Kraft?

Das COTIF 1999 tritt am 1. Juli 2006 zunächst nur in den 27. Staaten mit Gesetzesgeltung in Kraft, die es bereits ratifiziert haben. Bahnen aus den Staaten, die den Ratifikationsprozess noch nicht abgeschlossen haben (neben vielen anderen zum Beispiel auch Frankreich, Italien, Belgien und Schweden) haben für die Übergangszeit bis zum Abschluss der Ratifikationsprozesse die Möglichkeit, das COTIF 1999 bereits auf vertraglicher Grundlage anzuwenden. Es wird allgemein erwartet, dass von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden wird.

Was ändert sich durch das COTIF 1999 für die privaten Güterwagen?

Vom „Einsteller“ zum „Halter“

Das COTIF 1999 zieht im internationalen Eisenbahnrecht die Konsequenzen aus der von der EU-Kommission angestoßenen Liberalisierung des Bahnsektors. Hierzu gehört auch, dass die Verwendung von privaten Güterwagen in internationalen Verkehren nicht mehr an die Voraussetzung einer Eingliederung in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmens geknüpft wird. Das RIP und die darin enthaltene Pflicht zum Abschluss eines „Einstellungsvertrages“ mit einer Bahn entfallen. Ebenso verschwindet der Begriff des „Privatgüterwagens“ oder „P-Wagens“ aus dem internationalen Eisenbahnrecht. Das COTIF 1999 knüpft hinsichtlich der Verantwortung für den Wagen künftig ähnlich wie im Straßenverkehr an den damit im internationalen Eisenbahnrecht erstmalig gebrauchten Begriff des „Halters“ an. „Halter“ sind im Übrigen auch Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bezug auf

ihren eigenen Wagenpark. Die bisherigen rechtlichen Unterschiede zwischen privaten und bahneigenen Güterwagen werden durch das COTIF 1999 beseitigt.

„Verwendungsvertrag“, CUV und AVV

Das Recht der Verwendung von Güterwagen erhält mit dem neuen COTIF-Anhang D, den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (contrats d'utilisation de véhicules) eine völlig neue Grundlage. Die im bisherigen Recht für private Güterwagen durch den Einstellungsvertrag vermittelte Rechtsbeziehung zwischen dem für den Wagen verantwortlichen Einsteller und der Gemeinschaft der den Wagen benutzenden Bahnen wird durch den neuen Vertragstyp des „Verwendungsvertrages“ abgelöst, der wie der bisherige Einstellungsvertrag unabhängig vom einzelnen Frachtvertrag ist, jedoch vom Halter nicht nur mit einem einzigen, sondern theoretisch mit jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschließen ist, das den Güterwagen in seinen Zug einreicht und damit „verwendet“. Diese Rechtslage gilt künftig auch für den eigenen Wagenpark von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die gegenseitige Verwendung ihrer Güterwagen bisher im RIV vertraglich geregelt hatten.

Wozu wird ein Verwendungsvertrag überhaupt benötigt? Die Vertragsstaaten des COTIF haben es für erforderlich gehalten, insbesondere Fragen der Haftung für Schäden an dem verwendeten Güterwagen sowie Schäden, die dieser Wagen verursacht, unabhängig von den frachtrechtlichen Beziehungen in einer direkten Rechtsbeziehung zwischen dem Wagenhalter und der verwendenden Eisenbahn zu klären.

Der eher geringe und dazu noch überwiegend dispositive Regelungsumfang der CUV ließ allerdings befürchten, dass bisherige verlässliche Rahmenbedingungen für die internationale Verwendung von Güterwagen durch eine unübersichtliche Vielzahl von bilateralen verwendungsvertraglichen Vereinbarungen ersetzt würden, die dem eigentlich verfolgten Ziel der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs direkt zuwiderlaufen würden.

Die internationalen Verbände der Privatgüterwageneinsteller (UIP) und der Eisenbahnen (UIC und ERFA) haben daher in mehrjährigen Verhandlungen ein multilaterales Vertragswerk erarbeitet, das durch Schaffung eines einheitlichen vertraglichen Mindeststandards die Verlässlichkeit der Rahmenbedingungen der Wagenverwendung erhalten will. Dieser „Allgemeine Verwendungsvertrag“ (AVV) ist inzwischen endverhandelt. Die Verbände UIP, UIC und ERFA werden Anfang Mai 2006 ihren jeweiligen Mitgliedern sowie auch allen nicht in den Verbänden organisierten Haltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen den Beitritt zum AVV empfehlen.

Was regelt der „Allgemeine Verwendungsvertrag“(AVV)?

Der AVV ergänzt die CUV insbesondere um detaillierte Regelungen betreffend die Feststellung und Behandlung von Schäden an verwendeten Güterwagen sowie die damit verbundenen Verhaltens- und Informationspflichten der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter. Hinsichtlich der Haftung folgt der AVV den Regelfällen der CUV.

Wann tritt der AVV in Kraft?

Da der AVV auf das COTIF 1999 und dessen Anhang CUV Bezug nimmt, kann er frühestens mit dem COTIF 1999 in Kraft treten. Dies wird, wie oben ausgeführt, bereits am 1. Juli 2006 der Fall sein.

Wie funktioniert der AVV in der Praxis?

Halter von Güterwagen und Eisenbahnverkehrsunternehmen können durch Erklärung gegenüber dem AVV-Büro das spätestens zum 1. Januar 2007 in Brüssel eingerichtet werden soll, ihren Beitritt zum Vertrag erklären (so genanntes „opting in“). Bis zur endgültigen Einrichtung des AVV-Büros wird vorübergehend die UIC die Beitrittserklärungen entgegennehmen. Nach erfolgtem Beitritt kommt bei jeder tatsächlichen Verwendung des Güterwagens eines Halters, der Mitglied des AVV ist, durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das ebenfalls dem AVV beigetreten ist, „automatisch“ ein Verwendungsvertrag mit dem Inhalt des AVV zustande. Es ist also zwischen Mitgliedern des AVV nicht notwendig, in jedem Einzelfall der Verwendung eines Güterwagens die Bedingungen zu verhandeln.

Ändert sich durch das COTIF 1999 die gesetzliche Haftpflicht des Wagenhalters?

Nein. Das COTIF 1999 und die CUV begründen für den Wagenhalter keine zusätzlichen gesetzlichen Haftungen gegenüber der bisherigen Rechtslage. Die Haftung der Wagenhalter gegenüber Dritten ergibt sich nach wie vor aus dem jeweils anwendbaren nationalen Deliktsrecht, das regelmäßig Verschulden voraussetzt. Den Wagenhalter trifft somit insbesondere nicht die für das die Traktion stellende Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreiber der Infrastruktur in den meisten europäischen Ländern geltende verschuldensunabhängige Kausal- oder Gefährdungshaftung.

Wie unterscheidet sich die vertragliche Haftung der Wagenhalter gemäß CUV und AVV von der Haftung der Einsteller aus den bisherigen Einstellungsverträgen?

Halterhaftung gemäß CUV und AVV

Das Prinzip von CUV und AVV ist einfach: Der Halter haftet für durch den Wagen verursachte Schäden, wenn ihn ein Verschulden trifft. Die vertragliche Haftung des Wagenhalters aus dem AVV geht somit im Umfang nicht über seine gesetzliche Haftpflicht hinaus.

Einstellerhaftung gemäß Einstellungsvertrag bzw. UIC-Merkblatt 433

Die Funktionsweise der Haftungsregeln in den nach dem international vereinheitlichten Standard des UIC-Merkblattes 433 geschlossenen Einstellungsverträgen ist historisch gewachsen und kompliziert:

Die Einstellerbahnen haben von den Einstellern von privaten Güterwagen zunächst die vertragliche Übernahme einer verschuldensunabhängigen Kausalhaftung für alle durch den Betrieb der Wagen verursachten Schäden verlangt. Der Einsteller konnte sich nur durch den – ihm regelmäßig faktisch nicht möglichen – Nachweis eines Bahnverschuldens entlasten. Diese nach wie vor allen Einstellungsverträgen zugrunde liegende Haftungsregelung wurde seit 1962 durch das so genannte „Haftungsabkommen“ gemildert: Danach stellten die in der UIC zusammengeschlossenen Einstellerbahnen die Einsteller gegen Zahlung einer „Haftungspauschale“ von der vertraglich übernommenen Kausalhaftung frei, soweit nicht grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz des Einstellers vorlagen oder der Schaden auf den

spezifischen Eigenschaften nuklearer Stoffe oder der mangelnden Reinigung oder Entseuchung des Wagens beruhte.

Die Freistellung durch das „Haftungsabkommen“ gilt auch für Ansprüche geschädigter Dritter, was dem Abkommen auf den ersten Blick versicherungsähnlichen Charakter verleiht. Da im Außenverhältnis zu Dritten der Einsteller diesen allerdings nur aus Verschulden haftet und die geschädigten Dritten bei einem Unfallgeschehen regelmäßig sehr viel leichter gegen die befördernde Bahn aus deren gesetzlicher Kausalhaftung vorgehen können, handelt es sich bei der Freistellung weniger um die Deckung fremden Risikos, als vielmehr um einen vorweg erklärten Regressverzicht der Einstellerbahn gegenüber dem Einsteller, für den Fall, dass diesem lediglich ein „normales“ Verschulden (einfache Fahrlässigkeit) zur Last gelegt werden kann.

Seit Beginn der Liberalisierung im europäischen Eisenbahnwesen vor mehr als einem Jahrzehnt hat das „Haftungsabkommen“ zunehmend dort an Bedeutung verloren, wo neu am Markt hinzugekommene Eisenbahnverkehrsunternehmen als Wettbewerber der in der UIC zusammengeschlossenen Staatsbahnen aufgetreten sind und sich an diesem Modell zur solidarischen Schadensfinanzierung nicht beteiligt haben.

Was geschieht bei Inkrafttreten von COTIF 1999 und AVV mit den bestehenden Einstellungsverträgen und dem „Haftungsabkommen“?

Bis zum Inkrafttreten des COTIF 1999 bleibt gemäß dem bis dahin noch geltenden RIP der Abschluss eines Einstellungsvertrages Voraussetzung für die Beförderung eines privaten Güterwagens in internationalen Verkehren. Einstellungsverträge, die bei Inkrafttreten des COTIF 1999 ungekündigt sind, werden weder hierdurch noch durch einen Beitritt des Einstellers zum AVV in ihrer Wirksamkeit berührt. Sie haben bis zu ihrem Auslaufen ggf. den Charakter bilateraler Vereinbarungen, die auch neben dem AVV existieren können und dessen Regelungen vorgehen.

Allerdings haben UIC und ERFA in den Verhandlungen über den AVV klargestellt, zukünftig weder das „Haftungsabkommen“ noch sonstige Modelle solidarischer Schadensteilung oder Haftungs-Poolung unter Mitwirkung der Bahnen fortführen oder neu installieren zu wollen. Vor diesem Hintergrund wird das „Haftungsabkommen“ mit dem Auslaufen der letzten Einstellungsverträge herkömmlichen Musters in absehbarer Zeit Geschichte sein.

Wie ändert sich durch den Wegfall des „Haftungsabkommens“ die Risiko-Exposition des Betriebshaftpflichtversicherers eines Wagenhalters?

Bei der Beantwortung dieser Frage ist zu differenzieren:

Bestand bereits zuvor eine Betriebshaftpflichtpolice zur Deckung der gesetzlichen Haftpflicht des Wagenhalters, wie die in Deutschland für Wagenhalter generell vorgeschriebene Pflichtdeckung, so ist lediglich zu bewerten, ob und ggf. in welchem Umfang der Wegfall des in dem Haftungsabkommen liegenden generellen Regressverzichts der UIC-Bahnen das Risiko der Inanspruchnahme des Betriebshaftpflichtversicherers des Wagenhalters tatsächlich erhöht.

Ist, wie zum Beispiel in Frankreich, das Haftpflichtrisiko des Halters aus dem Betrieb von Eisenbahngüterwagen in der normalen Betriebshaftpflichtdeckung (sofern eine solche überhaupt besteht) üblicherweise nicht erfasst, da die SNCF ihren Einstellern bisher neben

dem „Haftungsabkommen“ und über dessen Anwendungsbereich hinaus separaten Versicherungsschutz durch Gruppenpolicen angeboten hatte (was in diesem Umfang nicht weitergeführt werden wird), so ist das Risiko aus der gesetzlichen Haftpflicht des Wagenhalters von dem Betriebshaftpflichtversicherer erstmalig und insgesamt zu bewerten.

Wie ist das Haftpflichtrisiko des Halters von Güterwagen generell zu bewerten?

Wie bereits ausgeführt, ändert das COTIF 1999 nichts an der gesetzlichen Haftpflicht des Halters eines Güterwagens, die regelmäßig reine Verschuldenshaftung ist. Auch die Halterhaftung gemäß AVV ist reine Verschuldenshaftung.

Wann kommt ein Verschulden des Wagenhalters in Betracht?

Ein Verschulden des Wagenhalters in Bezug auf Schäden, die durch den Betrieb des Güterwagens verursacht werden, kommt nur dort in Betracht, wo der Halter Verantwortung für die Betriebssicherheit des Wagens trägt und diese durch sein Verhalten beeinflussen kann (bzw. aufgrund von nicht pflichtgemäßem Verhalten die mangelnde Betriebssicherheit und den hierdurch verursachten Schaden zu verantworten hat).

Für die Bewertung des spezifischen Haftpflichtrisikos des Wagenhalters ist dabei nur auf seine Haltereigenschaft abzustellen. Ist der Wagenhalter gleichzeitig Traktionär, Infrastrukturbetreiber, Werkstatt oder Verloader, so sind die aus diesen Eigenschaften herrührenden Pflichten und das Risiko ihrer Verletzung separat zu bewerten und nicht Teil des Haftpflichtrisikos des Wagenhalters.

Keine Verantwortung des Halters für das unmittelbare Betriebsrisiko des Wagens

Da der Güterwagen über keinen eigenen Antrieb verfügt, hat der Halter mit dem unmittelbaren Betriebsrisiko des Wagens nichts zu tun. Das Betriebsrisiko des in einen Zug eingereihten Güterwagens ist primär Sache des die Traktion durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens, dessen Aufgabe die Überprüfung der Betriebssicherheit bei der Zusammenstellung des Zuges und ihre Gewährleistung während des Transports ist. Dieser primären Risikoträgerschaft und Verantwortung der Traktion trägt die regelmäßig gegebene verschuldensunabhängige Kausalhaftung des Eisenbahnverkehrsunternehmens gegenüber geschädigten Dritten Rechnung. Soweit ein mangelhafter Zustand der Schieneninfrastruktur schadensursächlich wird, ist als weiterer Träger des Betriebsrisikos der Infrastrukturbetreiber in der Verantwortung, der aus Sicht des Wagenhalters unter CUV und AVV ein Erfüllungsgehilfe der Traktion ist.

Pflicht des Halters zur Organisation und Überwachung der Instandhaltung des Wagens

Die wesentliche dem Halter selbst in Bezug auf die Betriebssicherheit des Güterwagens obliegende Pflicht ist diejenige zur Organisation und Überwachung der Instandhaltung des Wagens, insbesondere die Veranlassung der gesetzlich vorgeschriebenen wiederkehrenden Prüfungen. Allerdings benötigt der Güterwagen vor dem erstmaligen Einsatz sowie bei späteren Veränderungen eine öffentlich-rechtliche Zulassung. Dies gilt künftig auch für vom Halter erstellte Instandhaltungspläne. Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen an dem Wagen dürfen nur in für die jeweilige Arbeit (heute noch von Bahnen, künftig staatlich) zugelassenen Werkstätten erfolgen.

Eine im Rahmen der für den Wagen geltenden Vorschriften von zugelassenen Werkstätten durchgeführte Instandhaltung wird regelmäßig ein eigenes Verschulden des Halters ausschließen, selbst wenn im Einzelfall ein Werkstattfehler bei einer Instandhaltungsmaßnahme für einen Schaden ursächlich wird. Ebenso wenig kommt ein Verschulden des Halters in Betracht, wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen einen bei der Zusammenstellung oder im Betrieb des Zuges erkennbaren Schaden am Wagen weder selbst beseitigt noch den Halter hierzu veranlasst und hierdurch ein Schaden verursacht wird – denn die Kontrolle der Betriebssicherheit des Transports ist heute wie künftig primäre Pflicht der Traktion und vom Halter rein faktisch nicht zu erfüllen.

Die bereits seit Jahrzehnten im Eisenbahnbereich international standardisierte Vorschriftensituation, heute und künftig innerhalb der EU und des sonstigen Anwendungsbereichs des COTIF durch staatliche Aufsicht nach vereinheitlichten Vorgaben ersetzt, trägt in Verbindung mit den vor jeder Inbetriebnahme des Wagens von der Traktion vorzunehmenden Kontrollen zu einem eher geringen Verschuldensrisiko aus der Haltereigenschaft bei.

Lassen sich aus den unter dem „Haftungsabkommen“ regulierten Schadenssachverhalten Schlussfolgerungen betreffend das Haftpflichtrisiko des Wagenhalters unter CUV und AVV ableiten?

Weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht. Die Ursache liegt in den grundsätzlich verschiedenen Haftungen gemäß UIC-Merkblatt 433 und CUV bzw. AVV:

Den unter dem „Haftungsabkommen“ regulierten Schadenssachverhalten lagen ausschließlich Fälle einer vertraglich übernommenen verschuldensunabhängigen Kausalhaftung der Einsteller zugrunde, bei denen es auf die Feststellung von Verschuldensanteilen nicht ankam. Die Tendenz der UIC-Bahnen, die Regulierung von Schäden im Zweifel dem „Haftungsabkommen“ zuzuordnen, ist von den Einstellern, die diese Schäden über die Haftungspauschale mitfinanziert haben, seit Jahrzehnten kritisiert worden. Der Umfang der unter dem „Haftungsabkommen“ regulierten Schadenssachverhalte ist aus diesen Gründen mit Sicherheit um ein Vielfaches größer als der potentielle Umfang vom Wagenhalter schuldhaft zu verantwortender Schäden unter CUV bzw. AVV, die zur Finanzierung dieser Schäden gezahlte Haftungspauschale daher auch kein Maßstab für eine Prämienkalkulation.

* * *