

Das Verschuldensprinzip in der Zöllgesetzgebung der UdSSR und der Ungarischen Volksrepublik

Dieser Weg der Ausgestaltung des Verschuldensprinzips, der den Verhältnissen des Gütertransports am besten entspricht, ist im neuen sowjetischen und ungarischen Zivilrecht mit der allgemein-vertragsrechtlichen Regelung der materiellen Verantwortlichkeit vorgezeichnet. Nach Art. 37 Abs. 1 der Grundlagen für die Zivilgesetzgebung der UdSSR und der Unionsrepubliken besteht die materielle Verantwortlichkeit einer Person, die ein Schuldverhältnis verletzt hat, grundsätzlich nur, wenn ein Verschulden vorliegt, wobei als entscheidende Ergänzung hinzukommt, daß das Fehlen eines Verschuldens von demjenigen, der das Schuldverhältnis verletzt hat, zu beweisen ist¹⁰. Dieser Grundsatz wird hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Beförderers für Verlust, Fehlmengen und Beschädigung von Fracht oder Gepäck in Art. 74 der Grundlagen unter ausdrücklicher Bezugnahme auf Art. 37 dahingehend konkretisiert, daß der Beförderer für Schäden an dem zur Beförderung angenommenen Gut verantwortlich ist, „wenn er nicht nachweisen kann, daß der Verlust, die Fehlmenge oder die Beschädigung nicht durch sein Verschulden entstanden sind“.

In ähnlicher Weise geht die ungarische Zivilgesetzgebung vor, wenn auch nur im allgemeinen Teil des Schuldrechts und ohne aus dem allgemeinen Verantwortlichkeitsprinzip für die Verhältnisse des Frachtvertrags die gleichen Konsequenzen zu ziehen wie die Zivilgesetzgebung der UdSSR. Sie legt dem Vertragspartner, der in Verletzung des Vertrages einen Schaden verursacht hat, grundsätzlich die Pflicht zum Ersatz des entstandenen Schadens auf und entläßt ihn aus dieser Verantwortlichkeit nur, wenn er beweist, „daß er so gehandelt hat, wie es in der gegebenen Lage im allgemeinen erwartet werden konnte“ (§ 318 in Verb, mit § 339 Abs. 1 ung. ZGB).

Es wäre verfehlt, diesen Weg der Ausgestaltung des Verschuldensprinzips mit den traditionellen Beweislastregeln des bürgerlichen Privatrechts zu verwechseln. Er eröffnet, auf die Verhältnisse im Gütertransport angewandt, keinen Freibrief für betriebsegoistische Winkelzüge in einem privaten Parteienstreit, sondern fordert von dem Verkehrsbetrieb im gesellschaftlichen Interesse Rechenschaft über die Ursachen des materiellen Schadens. Er legt den Maßstab fest, der an das Verhalten der für den Transport verantwortlichen Werk tätigen des Verkehrsbetriebs zu stellen ist. Er appelliert an das Verantwortungsbewußtsein der Transportbeteiligten, alle unter den gegebenen Umständen notwendigen Vorkehrungen für die Sicherung des Gütertransports, für die rechtzeitige Ausschaltung während des Transports auftretender Störungs- und Gefahrenquellen und für die Eindämmung der Auswirkungen bereits eingetretener Störungen und Schäden zu treffen. In ähnlicher Weise soll auch nach den in unserer Gesetzgebungsarbeit entwickelten Vorstellungen im künftigen Zivilrecht der Inhalt des Verschuldensbegriffs herausgearbeitet werden¹¹.

Aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang, wie die sowjetische Unionsgesetzgebung, auf dem in den Grundlagen für die Zivilgesetzgebung aufgestellten

¹⁰ In gleicher Weise ist das Verschuldensprinzip bei der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit für rechtswidrige Schadenszufügung außerhalb von Vertragsverhältnissen ausgeprägt; vgl. z. B. Art. 88 der Grundlagen für die Zivilgesetzgebung der UdSSR und der Unionsrepubliken, wonach derjenige, der den Schaden verursacht hat, von der Schadensersatzpflicht nur befreit wird, wenn er nachweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht wurde.

¹¹ „Der Schädiger hat nicht schuldhaft gehandelt, wenn er alles zur Vermeidung des Schadens getan hat, was von ihm unter den gegebenen Umständen erwartet werden konnte.“

Verschuldensprinzip basierend, dieses für einzelne Verkehrszweige anwendet, z. B. auf den des Luftverkehrs. Art. 102 des am 1. Januar 1962 in Kraft getretenen sowjetischen Luftverkehrsgesetzes regelt die materielle Verantwortlichkeit für Schäden im Gütertransport wie folgt:

„Der Beförderer haftet für die Unversehrtheit des Gepäcks, der Ladung und Post vom Zeitpunkt ihrer Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung an den Empfänger oder einer entsprechend vorgesehenen Übergabe an eine andere Organisation.

Der Beförderer ist von der Haftung befreit, wenn er beweisen kann, daß der Verlust, der Verderb oder die Beschädigung des Gepäcks, der Ladung und Post durch Umstände eingetreten ist, die er nicht hindern konnte oder deren Beseitigung nicht von ihm abhing, namentlich, wenn sie eingetreten sind durch

1. Verschulden des Absenders oder Empfängers;
2. besondere natürliche Eigenschaften der zu befördernden Gegenstände;
3. mangelhafte Verpackung und Umhüllung, die bei der Annahme des Gepäcks, der Ladung und Post nicht bemerkt werden konnten;
4. Aufgabe von Gepäck, Ladung und Post, ohne daß im Verladokument die besonderen Eigenschaften derselben angegeben sind, obwohl für ihre Beförderung und Aufbewahrung besondere Bedingungen und Vorsichtsmaßregeln erforderlich sind.

Für die dem Fluggast gehörenden Sachen, die nicht als Gepäck aufgegeben sind, haftet der Beförderer nur, wenn erwiesen ist, daß der Verlust, der Verderb oder die Beschädigung dieser Sachen durch Verschulden des Beförderers entstanden ist.“

In dieser anschaulichen, auf die Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs zugeschnittenen Regelung kommt zusammen mit der schadensausgleichenden die hohe erzieherische Funktion der materiellen Verantwortlichkeit uneingeschränkt zur Geltung. Sie steckt den Verantwortlichkeitsbereich des Verkehrsbetriebs zeitlich genau ab und wendet sich mit den Voraussetzungen, an die eine Befreiung von der Haftung für Transport-schäden geknüpft ist, an die Transportbeteiligten mit der gesetzlichen Verpflichtung, alles in ihren Kräften Stehende zu tun, um den Eintritt eines Schadens zu verhindern und bereits sichtbare Störungsquellen rechtzeitig auszuschalten.

Der Grundsatz, daß der Verkehrsbetrieb von seiner materiellen Verantwortlichkeit nur frei wird, wenn er beweisen kann, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden eingetreten ist, wird durch eine sorgfältige Aufzählung der in der Verkehrspraxis zu verzeichnenden Hauptbeispiele der Haftungsbefreiung erläutert¹² * s., wobei diese Aufzählung nicht erschöpfend sein soll. Daß bei dem innerhalb dieser Aufzählung an erster Stelle genannten Verschulden des Absenders oder Empfängers keine weitere Differenzierung erfolgt, dieses also auch dann haftungsbefreiend wirkt, wenn der Schaden nur auf leichte Fahrlässigkeit des Absenders oder Empfängers zurückzuführen ist, entspringt der Notwendigkeit, die erzieherische Rolle des Verschuldensprinzips gegenüber allen Beteiligten, also auch gegenüber dem Partner des Frachtvertrages bzw. dem Verfügungsberechtigten, zur Geltung zu bringen.

¹² Vgl. hierzu die Bemerkungen von Jeschow/Sawitschew in ihrem Aufsatz „Neues in der rechtlichen Regelung der Lufttransporte in der UdSSR“, Sowjetstaat und -recht 1962, Nr. 5, S. 78 (russ.): „Diese im Gesetz formulierte allgemeine Bestimmung wird unter der Rubrik „namentlich“ erläutert. . . Das angeführte Verzeichnis der Fälle, die den Beförderer von seiner Haftung befreien, zeigt, daß der Beförderer in der Regel auf Grund seines eigenen Verschuldens haftet.“