

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 2/2011, S. 4

Bundesgerichtshof (Deutschland)

Urteil vom 30. September 2010 ¹

Leitsatz:

Trifft den Frachtführer nach Artikel 29 Abs. 1 CMR ein qualifiziertes Verschulden, kann der Geschädigte ungeachtet der Beschränkungen des Artikels 23 CMR Schadensersatz nach den anwendbaren nationalen Bestimmungen verlangen. Auch in diesem Fall bleibt es dem Geschädigten unbenommen, seinen Schaden auf der Grundlage der Artikel 17 bis 28 CMR zu berechnen. Wählt er diesen Weg, bleibt das Haftungssystem der CMR vollständig, also insbesondere einschließlich der Haftungsbeschränkung nach Artikel 23 Abs. 3 CMR, anwendbar.

Vgl. Artikel 23 und 29 CMR: Vergleichbare Bestimmungen (mit Abweichungen) finden sich in den Artikeln 30 und 36 CIM.

Sachverhalt:

(Zusammenfassung)

Zwischen Absenderin und Beklagter wurde der Transport einer großen Charge Laptops mit Marktwert von knapp 1 Mio. Euro von Deutschland nach Italien vereinbart. In den Beförderungsvertrag wurden bestimmte Sicherheitsauflagen aufgenommen – insbesondere durften während des Transports Pausen nur auf beleuchteten und bewachten Parkplätzen und auf bestimmten Etappen der Fahrt eingelegt werden und das Fahrzeug zu keiner Zeit unbeaufsichtigt bleiben.

Wenige Kilometer vor Ablieferung wurde das Fahrzeug mit Ladung gestohlen, als der Fahrer auf einem unbewachten Parkplatz eine ca. einstündige Pause einlegte.

Die Klägerin, Transportversicherer der Absenderin, verlangt von der Beklagten aus abgetretenem Recht Schadensersatz in Höhe des vollen Marktwertes der Lieferung.

¹ I ZR 39/09; Vorinstanzen: Landgericht Regensburg, Oberlandesgericht Nürnberg.

Entscheidung:
(Zusammenfassung)

Der Bundesgerichtshof bejaht wie die Vorinstanzen das Vorliegen eines Haftungsfalls, lehnt den Anspruch in der Höhe aber zum Großteil ab.

Der Bundesgerichtshof teilt die Einschätzung des Berufungsgerichts, dass sich die Beklagte bzw. ihr Fahrer als Erfüllungsgehilfe gemäß Artikel 3 CMR im Zusammenhang mit dem Verlust der Ladung bewusste Leichtfertigkeit vorwerfen lassen muss. Dies ergibt sich schon aus der Vereinbarung besonderer Sicherheitsrichtlinien für den Transport in Zusammenhang mit dem, dem Fahrer bekannten, besonders hohen Wert der Ladung.

Das Gericht lehnt jedoch die Möglichkeit ab, den Umfang des Schadensersatzes gemäß Artikel 23 Abs. 1 und 2 CMR im Wege des Marktpreises des Gutes zu ermitteln und dabei wegen des qualifizierten Sorgfaltsverstoßes im Sinne des Artikels 29 CMR die Haftungsgrenzen des Artikels 23 Abs. 3 CMR außer Acht zu lassen. Davon ging noch das Berufungsgericht mit Blick auf die Zielsetzung des Artikels 29 CMR aus, nämlich die Position des Geschädigten auf Kosten des vorsätzlich oder vergleichbar vorwerfbar handelnden Schädigers möglichst wirkungsvoll zu verbessern.

Der Bundesgerichtshof erkennt hingegen im Regime des Kapitels IV CMR ein einheitliches, in sich geschlossenes Haftungsgefüge. Die für den Berechtigten unter Umständen günstigere Berechnungsmethode des **Artikels 23 Abs. 1 und 2 CMR** rechtfertigt sich demnach aus der Natur der objektiven Obhutshaftung und **nur im Zusammenspiel mit der Haftungsbeschränkung gemäß Artikel 23 Abs. 3 CMR**.

Artikel 29 CMR gibt in Fällen qualifizierten subjektiven Verschuldens dafür dem Geschädigten das Recht, stattdessen auf die unbeschränkte Haftung nach nationalem Recht (die auch zum Ersatz von Folgeschäden führen kann) zurückzugreifen. In diesem Falle wird er jedoch auch auf die im allgemeinen Schadenersatzrecht (d.h. in Deutschland in §§ 249 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs, BGB) geregelte konkrete Schadensberechnung verwiesen. Er kann sich nicht die Bestimmungen des Artikels 23 Abs. 1 und 2 CMR (Börsen-/Marktpreis/gemeiner Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme des Gutes) losgelöst von den Absätzen 3 und 7 (8,33 SZR/kg) zunutze machen.

Letztlich eröffnet das qualifizierte Verschulden des Beförderers dem Berechtigten bei Verlust des Transportgutes also die Wahl zwischen zwei Haftungsregimen, von denen ihm das eine ansonsten verwehrt bliebe.

Bei der Entscheidung zwischen den Berechnungsarten gilt es daher, den pauschalierten, auf dem Marktwert beruhenden Schadensersatz unter Berücksichtigung der Haftungsobergrenze und des Ausschlusses von mittelbaren Schäden (Güterfolgeschäden, entgangener Gewinn) gegen den tatsächlichen, in der Regel von den Wiederbeschaffungskosten abhängigen, unbegrenzten und auch mittelbaren Schaden abzuwägen und den vorteilhafteren Anspruch zu verfolgen. Bei der Abwägung zu beachten sind allerdings auch die Beweislastregeln, die die Inanspruchnahme aus der objektiven Haftung gemäß Artikel 23 CMR zur einfacheren Schadensabwicklung werden lassen können.

Übertragung auf das internationale Eisenbahntransportrecht

Bemerkungen des Sekretariates

Die herangezogenen Normen der CMR zur objektiven Obhutshaftung und der erweiterten Haftung im Falle qualifizierten Verschuldens entsprechen größtenteils denen der CIM. Die Entscheidungsgründe dürften auch tatsächlich im Wesentlichen auf den Schienentransport übertragbar sein².

Die im Rahmen des Artikels 29 CMR erhebliche und vom Bundesgerichtshof diskutierte Frage, welcher Fahrlässigkeitsgrad nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, stellt sich für die Eisenbahnbeförderung gar nicht erst: Artikel 36 CIM verlangt an dieser Stelle Absicht oder Leichtfertigkeit und Bewusstsein, „dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“. Es bleibt insofern also autonom vom nationalen Recht.³

Das Fazit der vorliegenden Entscheidung, dass die beiden Haftungs- und Schadensberechnungsarten einerseits strikt auseinander zu haltende, in sich geschlossene Regime darstellen, andererseits dem Geschädigten auch bei Eröffnung der subjektiven Haftung weiterhin alternativ der Rückgriff auf die objektive Obhutshaftung – dann aber einschließlich der Beschränkungen – möglich bleibt, kann wegen der insofern ganz gleichlaufenden Regelung auf das CIM-Regime übertragen werden.

Auch die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM sind in jedem Fall als einheitliches Haftungs- und Haftungsbegrenzungs-system anzusehen, das auch im Falle von qualifizierten Verschulden nicht modifiziert wird, sondern lediglich eine Option neben der Verschuldenshaftung gemäß dem allgemeinen Schadenersatzrecht darstellt.

Gründe zur Differenzierung sind insofern nicht ersichtlich⁴. Eben so, wie Artikel 29 Abs. 1 CMR dem Frachtführer die Berufung auf bestimmte Vorschriften der Obhutshaftung verwehrt, also im Umkehrschluss dem Geschädigten diese Anspruchsgrundlage weiterhin bietet, schließt Artikel 36 CIM den Artikel 30 CIM nicht in Gänze aus, sondern nur die in ihm vorgesehenen Haftungsbeschränkungen. Hieraus ergibt sich, ebenfalls *argumentum e contrario*, dass der Anspruch auf die abstrakte und pauschalierte Entschädigung gemäß Artikel 30 § 1 und 2 CIM dem Geschädigten jedenfalls zur Verfügung steht. Der Geschädigte wird wohl darauf dann zurückgreifen, wenn diese Berechnungsweise ihm im konkreten Fall zu einem größeren Schadenersatz verhilft, als es die Berechnung des subjektiven Schadens gemäß dem allgemeinen Schadenersatzrecht gegebenenfalls vermag.

² Zur Vorsicht bei der Beurteilung der Frage, ob und inwieweit für einen anderen Verkehrsträger ergangene Entscheidungen auf die Eisenbahnbeförderung übertragbar sind, mahnt Rainer Freise in Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (MünchKommHGB), Verlag C.H.Beck/Verlag Vahlen, München 2009, 2. Auflage, Randnummer 1 zu Artikel 36 CIM

³ S. auch Bemerkungen zu Artikel 36 CIM, Kurt Spera, Zeitschrift 3/2009, S. 43 ff.

⁴ So auch R. Freise in MünchKommHGB Randnummer 6 zu Artikel 36, der seinerseits als Beleg eine ähnliche Entscheidung zur CMR anführt: BGH NJW-RR 2005, 908

Fazit: Da die Durchbrechung der objektiven Haftung im Eisenbahntransport (Artikel 36 CIM) in den entscheidenden Punkten mit der CMR gleichlaufend geregelt ist, wäre die vorliegende Entscheidung auf den Verlust von Gütern im Schienenverkehr übertragbar.