



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 115/12

Verkündet am:
9. Oktober 2013
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

CIM Art. 1 § 3

Das Tatbestandsmerkmal "in Ergänzung" in Art. 1 § 3 CIM erfordert nicht, dass die Bahn den Übernahme- oder den Ablieferungsort - etwa wegen Fehlens eines Gleisanschlusses - nicht auf der Schiene erreichen kann. Maßgeblich ist vielmehr, dass der Straßenbeförderung im Verhältnis zur Schienenbeförderung lediglich eine untergeordnete Bedeutung zukommt.

BGH, Urteil vom 9. Oktober 2013 - I ZR 115/12 - OLG Nürnberg

LG Nürnberg-Fürth

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. Juni 2013 durch die Richter Prof. Dr. Büscher, Pokrant, Prof. Dr. Schaffert, Dr. Kirchhoff und Dr. Koch

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Streithelferin zu 2 der Beklagten wird der Beschluss des Oberlandesgerichts Nürnberg - 12. Zivilsenat - vom 31. Mai 2012 aufgehoben.

Die Sache wird zur Verhandlung und neuen Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin ist Transportversicherer der Grundig Intermedia GmbH in Nürnberg (im Weiteren: Versicherungsnehmerin). Sie nimmt die Beklagte aus übergegangenem und abgetretenem Recht der Versicherungsnehmerin wegen des Verlustes von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.
- 2 Zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten besteht ein im März 2006 geschlossener Rahmenvertrag über die Durchführung von Transporten. Die Versicherungsnehmerin erwarb im Januar 2009 von einem in Istanbul/Türkei ansässigen Unternehmen Waren aus dem Bereich der Unterhaltungs-

elektronik. Das Gut verlud die Verkäuferin in einen anschließend von ihren Mitarbeitern verplombten Container mit der Nummer PSSU 982457-9.

3 Mit dem Transport des Containers von Istanbul nach Nürnberg beauftragte die Versicherungsnehmerin die Beklagte, die den Auftrag an ihre Streithelferin zu 2 weitergab, die ihrerseits die ebenfalls auf Seiten der Beklagten beigetretene Streithelferin zu 1 beauftragte. Ob ein Fahrer der Beklagten bei der Beladung des Containers in Istanbul anwesend war oder ob der Fahrer den bereits verschlossenen und verplombten Container übernahm, ist zwischen den Parteien streitig. Von der Versenderin in Istanbul zum dortigen Containerbahnhof erfolgte der Transport per Lkw. Vom Containerbahnhof in Istanbul bis Nürnberg wurde der Container auf der Schiene transportiert. Nach der Ankunft im Containerbahnhof von Nürnberg übernahm ein Fahrer der Streithelferin zu 1 den Container und beförderte ihn zur Lagerhalterin der Versicherungsnehmerin, bei der es sich um ein in Nürnberg ansässiges deutsches Tochterunternehmen der Beklagten handelt.

4 Die Klägerin hat behauptet, die in dem Container transportierten Waren hätten einen Wert von 117.649 € netto gehabt. Bei der Entladung des Containers hätten Mitarbeiter der Lagerhalterin festgestellt, dass auf der Ladeliste aufgeführte Waren im Wert von 30.719 € netto gefehlt hätten. Den Betrag von 30.719 € sowie 13,5% entgangenen Gewinn und 659,72 € anteilige Frachtkosten (insgesamt 35.525,78 €) nebst Zinsen macht die Klägerin gegenüber der Beklagten geltend.

5 Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die dagegen gerichtete Berufung der Beklagten und ihrer Streithelferinnen hat das Berufungsgericht durch Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückgewiesen.

6 Mit der vom Senat zugelassenen Revision verfolgt die Streithelferin zu 2 ihren Antrag auf Abweisung der Klage weiter. Die Klägerin beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

7 I. Das Berufungsgericht hat den geltend gemachten Schadensersatzanspruch gemäß § 452 Satz 1, § 425 Abs. 1, § 429 Abs. 1, § 435 HGB in Verbindung mit § 398 BGB für begründet erachtet. Dazu hat es ausgeführt:

8 Auf das Vertragsverhältnis zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten komme aufgrund des zwischen ihnen geschlossenen Rahmenvertrags deutsches Recht zur Anwendung.

9 Bei dem streitgegenständlichen Frachtvertrag handele es sich um einen Multimodalvertrag (§ 452 HGB), weil die Durchführung des Transports vereinbarungsgemäß mit verschiedenartigen Transportmitteln erfolgt sei. Die Haftung der Beklagten beurteile sich nach den §§ 407 ff. HGB; der Vertrag unterliege deutschem Sachrecht, da der Schadensort unbekannt sei und deswegen § 452a HGB nicht zur Anwendung komme. Der Anwendungsbereich der CIM, die zwar vorrangige kollisionsrechtliche Regelungen enthalte, sei im Streitfall nicht eröffnet.

10 Die Beklagte hafte für den von der Klägerin behaupteten Warenverlust grundsätzlich nach § 425 Abs. 1 HGB. Die Klägerin, die wegen Verlustes von Transportgut Schadensersatz verlange, müsse darlegen und beweisen, dass das Gut in der Obhut des Frachtführers verlorengegangen und wie hoch der dadurch entstandene Schaden sei. Im Streitfall habe die Klägerin bewiesen,

dass der an den Fahrer der Beklagten übergebene Container zum Zeitpunkt der Übergabe die in der Handelsrechnung vom 29. Januar 2009 aufgeführten Waren enthalten habe. Dies ergebe sich aus den Angaben in der Handelsrechnung, in der Ladeliste vom 28. Januar 2009, in der Vorverladeliste und im "Schadensbericht der deutschen Tochtergesellschaft der Beklagten" vom 6. Februar 2009. Aus einer Gesamtschau der genannten Schriftstücke lasse sich die Verladung von 25 Paletten mit TV-Geräten in den Container mit der Nummer PSSU 982457-9 ableiten.

- 11 Die von den Frachtdokumenten ausgehende Beweiswirkung gelte auch dann, wenn der von der Versenderin beladene Container bei der Übernahme durch den Fahrer der Beklagten in Istanbul bereits verschlossen und verplombt gewesen sei. Es sei deshalb davon auszugehen, dass während der Obhutszeit der Beklagten 125 TV-Geräte mit einem Netto-Warenwert von 30.719 € verlorengegangen seien.
- 12 Die Beklagte könne sich nicht mit Erfolg auf die in § 431 Abs. 1 HGB vorgesehene Haftungsbegrenzung berufen, da ihr ein qualifiziertes Verschulden im Sinne von § 435 HGB anzulasten sei. Die Beklagte habe keinerlei Angaben zu den näheren Umständen des Schadensfalls gemacht. Der Schadenshergang sei völlig ungeklärt geblieben. Das rechtfertige den Schluss auf ein grobes Organisationsverschulden im Betriebsbereich der Beklagten. Die Einwendungen der Beklagten gegen die von der Klägerin geltend gemachte Schadenshöhe seien unbegründet. Die Klägerin habe den Wert des abhandengekommenen Transportgutes zutreffend mit Hilfe der Angaben in der Handelsrechnung vom 29. Januar 2009 ermittelt und zur Grundlage ihrer Klageforderung gemacht.
- 13 II. Die Revision der Streithelferin zu 2 ist begründet und führt zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

- 14 Die Revision wendet sich mit Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, eine Haftung der Beklagten für den von der Klägerin behaupteten Verlust von Transportgut beurteile sich im Streitfall nach den Vorschriften des deutschen Landfrachtrechts (§§ 407 ff. HGB), da die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM - Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr [COTIF], BGBl. 2002, II-2140, 2221) nicht anwendbar seien.
- 15 1. Das Berufungsgericht ist allerdings zutreffend davon ausgegangen, dass auf den zwischen der Beklagten und der Versicherungsnehmerin abgeschlossenen Frachtvertrag grundsätzlich deutsches Sachrecht zur Anwendung kommt. Dies ergibt sich aus Ziffer 12.2 des im März 2006 geschlossenen Rahmenvertrags. Darin haben die Versicherungsnehmerin und die Beklagte vereinbart, dass von der Beklagten durchgeführte Beförderungen dem deutschen Recht unterliegen. Diese Vereinbarung ist gemäß Art. 27 Abs. 1 EGBGB gültig. Die Revision erhebt insoweit auch keine Rügen.
- 16 2. Da es sich bei der streitgegenständlichen Beförderung um einen Multimodaltransport handelte - der Transport des Gutes von der Versenderin zur Empfängerin sollte mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln (Lkw und Eisenbahn) erfolgen -, kommt grundsätzlich § 452 HGB zur Anwendung. Nach Satz 1 dieser Vorschrift unterliegt ein derartiger Vertrag den §§ 407 ff. HGB, sofern §§ 452a bis d HGB sowie anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes vorschreiben. Nach Art. 1 § 3 CIM findet die CIM Anwendung, wenn eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrags ist, in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine Beförderung auf der Straße oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines Mitgliedstaats einschließt.

- 17 3. Das Berufungsgericht hat zu Unrecht angenommen, die Voraussetzungen des Art. 1 § 3 CIM seien im Streitfall nicht erfüllt. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts erfordert das Tatbestandsmerkmal "in Ergänzung" in Art. 1 § 3 CIM nicht, dass die Bahn den Übernahme- oder den Ablieferungsort - etwa wegen Fehlens eines Gleisanschlusses - nicht auf der Schiene erreichen kann.
- 18 a) Nach Art. 1 § 3 CIM werden auch Vor- und Nachläufe auf der Straße im Binnenverkehr eines Mitgliedstaats den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern unterstellt, sofern diese Beförderungen Teil einer durchgehenden internationalen Beförderung sind und eine grenzüberschreitende Beförderung auf der Schiene ergänzen. Die Straßenbeförderung muss in einem Mitgliedstaat stattfinden und darf - zur Vermeidung von Überschneidungen mit anderen internationalen Übereinkommen wie etwa der CMR - nicht grenzüberschreitend sein (Koller, Transportrecht, 8. Aufl., Art. 1 CIM Rn. 4a; MünchKomm.HGB/Freise, 2. Aufl., Art. 1 CIM Rn. 11; ders., TranspR 2012, 1, 3). Im Verhältnis zur Schienenbeförderung darf der Straßenbeförderung lediglich eine untergeordnete Bedeutung zukommen. Dies ergibt sich aus der Formulierung "in Ergänzung" in Art. 1 § 3 CIM. Dadurch wird zum Ausdruck gebracht, dass Hauptgegenstand des einheitlichen Frachtvertrags die Schienenbeförderung sein muss. Die Strecke, die auf der Straße zurückgelegt wird, muss daher kurz im Verhältnis zu der Strecke sein, die auf Schienen zurückgelegt wird (vgl. auch Begründung des Regierungsentwurfs eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr [COTIF], BR-Drucks. 929/01, S. 197; MünchKomm.HGB/Freise aaO Art. 1 CIM Rn. 11; ders., TranspR 1999, 417, 421; Kunz, TranspR 2005, 329, 338). Mithin können auch multimodale Beförderungen nach den Vorschriften der CIM zu beurteilen sein, wenn der Hauptanteil des Transports

auf Schienen erfolgt und die Beförderung einem einzigen Beförderungsvertrag unterliegt.

19 Der Wortlaut von Art. 1 § 3 CIM bietet keine hinreichenden Anhaltspunkte für die Annahme, dass diese Vorschrift nur Hilfstransporte auf der Straße erfasst, die deshalb erfolgen, weil der Übernahme- oder der Ablieferungsort auf der Schiene nicht erreicht werden kann. Auch wenn der Absender oder der Empfänger über einen Gleisanschluss verfügen und daher grundsätzlich auf der Schiene zu erreichen sind, können es Wirtschaftlichkeits- oder Zweckmäßigkeitsgründe - etwa wegen der Art oder Menge des zu befördernden Gutes, der Schwierigkeiten bei seiner Verladung oder der Anbindung des vorhandenen Gleisanschlusses an das überregionale Schienennetz - nahelegen oder erfordern, eine Zubringerbeförderung auf der Straße vorzunehmen. Von derartigen Wirtschaftlichkeits- oder Zweckmäßigkeitsüberlegungen kann die Anwendung der CIM schon aus Gründen der Rechtssicherheit nicht abhängen. Auch Sinn und Zweck des Art. 1 § 3 CIM, den Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern auszuweiten (vgl. Begründung des Regierungsentwurfs eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr [COTIF] aaO S. 197), sprechen gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene einschränkende Auslegung.

20 Der entgegenstehenden, vereinzelt gebliebenen Ansicht im Schrifttum (Koller aaO Art. 1 CIM Rn. 4a), die anregt, für die Auslegung des Art. 1 § 3 CIM eine Parallele zu Art. 18 Abs. 3 Satz 2 WA 1955 und Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ zu ziehen, vermag der Senat nicht beizutreten. Sowohl in Art. 18 Abs. 3 Satz 1 WA 1955 als auch in Art. 18 Abs. 4 Satz 1 MÜ ist zunächst ausdrücklich bestimmt, dass der Zeitraum der Luftbeförderung nicht die Beförderung zu Land, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens umfasst. Von

einem Straßentransport als "Ergänzung" ist in Art. 18 Abs. 3 WA 1955 und Art. 18 Abs. 4 MÜ - anders als in Art. 1 § 3 CIM - keine Rede. Der Wortlaut der genannten Vorschriften legt daher schon keine einheitliche Auslegung mit Art. 1 § 3 CIM nahe. Es kommt hinzu, dass Art. 18 Abs. 3 Satz 2 WA 1955 und Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ lediglich eine widerlegbare Vermutungsregelung enthalten. Die Vorschrift des Art. 1 § 3 CIM bestimmt demgegenüber klar und eindeutig, dass sie die Anwendung des Haftungsbereichs der CIM in besonderen Fällen eines multimodalen Transports für die gesamte Beförderungstrecke eröffnet. Der Unterschied zwischen den luftfrachtrechtlichen Bestimmungen und Art. 1 § 3 CIM wird vor allem deutlich, wenn der Schadensort dem vorgelagerten oder dem nachfolgenden Straßentransport zugeordnet werden kann. Für diesen Fall kommen die Vorschriften des Warschauer Abkommens und des Montrealer Übereinkommens nicht zur Anwendung (vgl. BGH, Urteil vom 10. Mai 2012 - I ZR 109/11, TranspR 2012, 466 Rn. 28 = RdTW 2013, 58). Nach Art. 1 § 3 CIM gelten in einem solchen Fall dagegen grundsätzlich auch die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern.

- 21 b) Die weiteren Voraussetzungen für die Anwendung von Art. 1 § 3 CIM sind im Streitfall ebenfalls erfüllt. Die Beklagte wurde von der Versicherungsnehmerin einheitlich mit der Beförderung des hier in Rede stehenden Containers von Istanbul nach Nürnberg beauftragt. Die Hilfstransporte auf der Straße waren sowohl in der Türkei als auch in Deutschland im Verhältnis zur Schienenbeförderung lediglich von untergeordneter Bedeutung. Es handelte sich jeweils um einen Binnentransport über wenige Kilometer in derselben Stadt (Istanbul und Nürnberg). Sowohl die Türkei als auch Deutschland sind ohne Vorbehalte (Art. 1 § 6 CIM) Mitgliedstaaten der CIM (vgl. Koller aaO Art. 1 CIM Rn. 5).

- 22 c) Bei der CIM handelt es sich - ebenso wie bei der CMR und dem Montrealer Übereinkommen - um einen völkerrechtlichen Vertrag zwischen den Mitgliedstaaten, der zugleich innerstaatliches materielles Recht enthält (Koller aaO Vor Art. 1 CIM Rn. 2). In Art. 5 Satz 1 CIM ist bestimmt, dass jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung ist, es sei denn die Rechtsvorschriften lassen eine Abweichung ausdrücklich zu. Daher steht die Anwendbarkeit der CIM-Vorschriften grundsätzlich nicht zur Disposition der Parteien. Sofern die Voraussetzungen - wie im Streitfall - für die Anwendung der CIM-Vorschriften erfüllt sind, beurteilt sich die Haftung des Frachtführers (Beförderers) für Verluste (auch Teilverluste) zwingend nach den Art. 23 bis 29 (Haftungsgrund) und den Art. 30 bis 38 CIM (Höhe der Haftung).
- 23 Da das Berufungsgericht eine Schadensersatzpflicht der Beklagten auf der Grundlage des deutschen Landfrachtrechts (§§ 407 ff. HGB) angenommen hat, kann seine die Berufung zurückweisende Entscheidung keinen Bestand haben.
- 24 4. Ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union nach Art. 267 Abs. 3 AEUV zur Auslegung von Art. 1 § 3 CIM ist im Streitfall nicht erforderlich. Der Rat der Europäischen Union hat allerdings durch Beschluss vom 16. Juni 2011 den Beitritt der Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) auf der Grundlage von Art. 38 COTIF im Namen der Union genehmigt (Beschluss 2013/103/EU, ABl. L 51, S. 1). Der Beitritt der Europäischen Union zum COTIF ist nach Art. 9 Satz 1 der Vereinbarung zwischen der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und der Europäischen Union vom 23. Juni 2011 (ABl. L 51 vom 23. Februar 2013 S. 8) am 1. Juli 2011 in Kraft getreten. Durch den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF sind dessen Vorschriften Bestandteil der Rechtsordnung der Union geworden. Für das Montrealer Über-

einkommen, dem die Union ebenfalls beigetreten ist, hat der Gerichtshof der Europäischen Union aufgrund dieses Beitritts eine Befugnis zur Auslegung der Vorschriften dieses Übereinkommens in Anspruch genommen (vgl. EuGH, Urteil vom 22. November 2012 - C-410/11, TranspR 2013, 201 Rn. 20 - Sánchez/Iberia, mwN). Da die Bestimmungen des COTIF und der CIM, deren Vorschriften als Anlage B integraler Bestandteil des Übereinkommens sind, Gegenstand der Unionsrechtsordnung sind, kommt auch insoweit eine Befugnis des Gerichtshofs der Europäischen Union zur Auslegung der Bestimmungen der CIM im Rahmen eines Vorabentscheidungsersuchens nach Art. 267 Abs. 1 AEUV in Betracht. Ob sich daraus auch eine Vorlagepflicht eines letztinstanzlichen Gerichts eines Mitgliedstaats der CIM nach Art. 267 Abs. 3 AEUV ergeben kann (bejahend Basedow, Festschrift Schlechtriem, 2003, S. 165, 186; Schmidt-Kessel, GPR 2004, 106, 107; differenzierend Wegener in Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 4. Aufl., Art. 267 AEUV Rn. 10; Ehrlicke in Streinz, EUV/EGV, 2003, Art. 234 EGV Rn. 19), braucht im Streitfall nicht entschieden zu werden.

- 25 Im vorliegenden Fall ist eine Vorlage zur Auslegung der Tatbestandsvoraussetzung "in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene" in Art. 1 § 3 CIM ohnehin nicht geboten. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union bedarf es keiner Vorabentscheidung nach Art. 267 Abs. 3 AEUV, wenn hinsichtlich der Auslegung des sekundären Unionsrechts keine vernünftigen Zweifel bestehen (st. Rspr.; vgl. EuGH, Urteil vom 6. Oktober 1982 - 283/81, Slg. 1982, 3415 Rn. 16 - C.I.L.F.I.T.; Urteil vom 15. September 2005 - C-495/03, Slg. 2005, I-8151 Rn. 33 - Intermodal Transports). Das ist hier der Fall. Die Lkw-Beförderungen in Istanbul und Nürnberg umfassten jeweils nur eine kurze Strecke von wenigen Kilometern. Sie hatten daher keinen eigenständigen, sondern lediglich einen die Schienenbeförderung von Istanbul nach Nürnberg ergänzenden Charakter. Das reicht für das Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 1 § 3 CIM aus.

26 5. Der Senat kann in der Sache nicht selbst entscheiden (§ 563 Abs. 3 ZPO), weil noch weitere Feststellungen zur Frage erforderlich sind, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Transportgut während der Obhutszeit der Beklagten (Art. 23 Abs. 1 CIM) abhandengekommen ist (dazu nachfolgend unter III.). Zudem haben die Vorinstanzen keine Feststellungen dazu getroffen, ob Ansprüche der Versicherungsnehmerin - wie die Beklagte geltend gemacht hat - gemäß Art. 47 § 1 CIM erloschen sind.

27 Auf die Revision der Streithelferin zu 2 ist der angefochtene Beschluss daher aufzuheben. Die Sache ist zur Verhandlung und neuen Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

28 III. Für das neue Berufungsverfahren weist der Senat auf Folgendes hin:

29 1. Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts steht aufgrund der von der Klägerin vorgelegten Schriftstücke nicht fest, dass der von der Beklagten übernommene Transportcontainer mit der Nummer PSSU 982457-9 die von der Klägerin behauptete Anzahl von Artikeln der Unterhaltungselektronik enthalten hat.

30 a) Die Klägerin macht gegen die Beklagte Schadensersatz wegen des Verlusts von Transportgut (Waren der Unterhaltungselektronik) geltend. Sie muss daher substantiiert darlegen und, da die Beklagte die Sachdarstellung der Klägerin insoweit bestritten hat, auch beweisen, dass das Gut während der Obhutszeit der Beklagten (Art. 23 § 1 CIM) abhandengekommen und wie hoch der eingetretene Schaden ist (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 26. April 2007 - I ZR 31/05, TranspR 2007, 418 Rn. 13; Urteil vom 13. September 2012 - I ZR 14/11, TranspR 2013, 192 Rn. 13 = RdTW 2013, 201 mwN, jeweils zu

Art. 17 CMR). Dies umfasst neben dem Beweis der Übernahme von Gütern als solchen auch den Nachweis ihrer Identität, ihrer Art, ihrer Menge und ihres Zustands. Die Frage, ob der Schadensersatz verlangende Kläger den ihm obliegenden Beweis geführt hat, ist grundsätzlich nach den allgemeinen Regeln des Zivilprozessrechts, insbesondere nach § 286 ZPO, zu beurteilen (BGH, TranspR 2013, 192 Rn. 13; Helm, Frachtrecht II, CMR, Art. 17 Rn. 46). Die richterliche Überzeugung davon, dass sich in dem von der Beklagten übernommenen Transportcontainer Waren in dem von der Klägerin behaupteten Umfang befanden, setzt einen Grad an Gewissheit voraus, der Zweifeln Schweigen gebietet (vgl. BGH, Urteil vom 4. November 2003 - VI ZR 28/03, NJW 2004, 777, 778 = VersR 2004, 118; BGH, TranspR 2013, 192 Rn. 13).

31 b) Von diesen Grundsätzen ist das Berufungsgericht bei seiner Beurteilung, dass die Klägerin den von ihr behaupteten Schadensumfang bewiesen habe, im Ansatz auch ausgegangen. Seine weitere Annahme, aus einer Gesamtschau der von der Klägerin vorgelegten Dokumente ergebe sich, dass die Beklagte die in der Handelsrechnung vom 29. Januar 2009 aufgeführten Waren zum Transport übernommen habe, trifft jedoch nicht zu.

32 aa) Das Berufungsgericht hat seine Beurteilung insbesondere auf vier von der Klägerin vorgelegte Schriftstücke gestützt: auf die Handelsrechnung vom 29. Januar 2009, eine Ladeliste vom 28. Januar 2009 (Anlage K 2), eine "Vorverladekontrollliste" (Anlage K 3) sowie einen Schadensbericht vom 6. Februar 2009 (Anlage K 5). Der Inhalt dieser Dokumente rechtfertigt entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht den Schluss auf die Richtigkeit des Vortrags der Klägerin zum Inhalt des von der Beklagten übernommenen Transportcontainers mit der Nummer PSSU 982457-9.

33 Die Anlagen K 2, K 3 und K 5 sind für die Beurteilung der Frage, welchen Inhalt der hier in Rede stehende Transportcontainer zum Zeitpunkt der Über-

nahme zur Beförderung hatte, unergiebig. Die "Vorverladeliste" lässt nicht erkennen, wann sie angefertigt wurde und welche Kontrolle durch die handschriftlich hinzugesetzten Haken zum Ausdruck gebracht werden sollte. Die Beklagte hat überdies mit Recht darauf hingewiesen, dass die angeblich dokumentierte Prüfung bereits lange Zeit vor der Beladung des Containers stattgefunden haben könnte. Zudem sind die mit Haken versehenen Spalten und Zeilen unleserlich und daher nicht verständlich. Der Beweiswert der "Ladeliste" ist zweifelhaft. Nach der Darstellung der Beklagten lautet die Übersetzung der türkischen Bezeichnung dieses Schriftstücks nicht "Ladeliste" sondern "Lieferschein". Da das Berufungsgericht hierzu keine Feststellungen getroffen hat, ist im Revisionsverfahren zugunsten der Beklagten von deren Vortrag auszugehen. Damit hat die Beklagte gerade in Zweifel gezogen, dass eine Kontrolle des verladenen Gutes bei geöffnetem Container stattgefunden hat und dass das Ergebnis einer solchen Kontrolle auf dem fraglichen Schriftstück durch Abhaken zum Ausdruck gebracht wurde. Dem "Schadensbericht" vom 6. Februar 2009 kann schon deshalb keine Beweiskraft für den Inhalt des an die Beklagte übergebenen Transportcontainers entnommen werden, weil dieses Dokument erst bei der Entladung in Nürnberg erstellt wurde. Als einziges Schriftstück, das Rückschlüsse auf den Umfang des in den Container mit der Nummer PSSU 982757-9 verladenen Gutes zulässt, verbleibt mithin die Handelsrechnung vom 29. Januar 2009.

- 34 bb) Für vom Anspruchsteller behauptete Paketinhalte hat der Senat zwar entschieden, dass sich der Tatrichter die Überzeugung von der Richtigkeit des angegebenen Inhalts anhand eines Lieferscheins und einer dazu korrespondierenden Rechnung bilden kann. Es kann allerdings auch ausreichen, dass nur eines der beiden Dokumente vorgelegt wird und der beklagte Frachtführer dagegen keine substantiierten Einwände erhebt (BGH, Versäumnisurteil vom 22. Oktober 2009 - I ZR 119/07, TranspR 2010, 73 Rn. 20; BGH, TranspR 2013, 192 Rn. 16).

35 Die zum Inhalt von verlorengegangenen Paketen aufgestellten Grundsätze sind auf die im Streitfall zu beurteilende Fallgestaltung jedoch nicht ohne weiteres übertragbar. Das Berufungsgericht hat zugunsten der Beklagten unterstellt, dass sie einen bereits vorgeladenen und anschließend verschlossenen und verplombten Container zum Transport übernommen hat. Der übernehmende Lkw-Fahrer konnte mit einer Unterschrift daher nur bestätigen, bei der türkischen Absenderin einen Container mit der Nummer PSSU 982457-9 übernommen zu haben (vgl. BGH, Urteil vom 24. Oktober 2002 - I ZR 104/00, TranspR 2003, 156, 158; BGH, TranspR 2013, 192 Rn. 19). Das Verpacken von Waren in Kartons kann auch nicht gleichgesetzt werden mit dem Beladen eines Lkw, einer Wechselbrücke oder eines Containers. Bei der Versendung von Paketen ist eine in Täuschungsabsicht vorgenommene Fehlbestückung durch den Versender oder seine Bediensteten im Allgemeinen eher unwahrscheinlich, weil nicht vorausgesehen werden kann, ob gerade dasjenige Paket verlorenggeht, das nur unzureichend bestückt wurde. Bei einem vom Versender selbst vorgeladenen und verplombten Transportcontainer, dessen Inhalt - wie das Berufungsgericht unterstellt hat - vom Frachtführer bei der Übernahme nicht überprüft werden kann, besteht dagegen die Möglichkeit, gerade diesen Container gezielt entwenden zu lassen. Der Anreiz für eine Fehlbeladung eines vom Versender selbst verschlossenen und verplombten Transportcontainers ist daher deutlich größer als bei einem Paket.

36 Das Berufungsgericht wird daher im wiedereröffneten Berufungsverfahren - gegebenenfalls durch die Vernehmung von Zeugen - klären müssen, ob nach diesen Grundsätzen zur Überzeugung des Gerichts festgestellt werden kann, dass der Container mit der Nummer PSSU 982457-9 den von der Klägerin behaupteten Inhalt hatte, als er von der Beklagten zur Beförderung übernommen wurde. Dabei wird das Berufungsgericht insbesondere auch den unstrittigen Umstand zu berücksichtigen haben, dass alle vier Plomben, mit de-

nen der Container versiegelt wurde, bei der Ankunft am Entladeort in Nürnberg unversehrt waren. Die Beklagte hat unter Beweisantritt vorgetragen, die verwendeten Plomben seien manipulationssicher, so dass eine Entwendung des Transportgutes aus dem Container unter Umgehung oder durch Manipulation der Plomben nicht möglich gewesen sei. Der Beweisantritt der Beklagten durfte auch nicht mit der Begründung unbeachtet bleiben, es sei denkbar, dass international tätige Diebesbanden über ein Verplombungsgerät verfügten, mit dessen Hilfe es möglich sei, eine Plombe aufzubrechen und danach wieder den Eindruck einer ordnungsgemäßen Verplombung zu erzeugen.

37 2. Da sich eine mögliche Schadensersatzpflicht der Beklagten nach dem Haftungsregime der CIM beurteilt, sind für den Umfang des von der Beklagten geschuldeten Ersatzes die Art. 30 ff. CIM maßgeblich. Ob ein dem Beförderer (Frachtführer) anzulastendes qualifiziertes Verschulden gegeben ist, das zum Wegfall von gesetzlich vorgesehenen Haftungsbegrenzungen führt, ist nach Art. 36 CIM zu beurteilen. Liegen die Voraussetzungen für die Annahme eines qualifizierten Verschuldens im Sinne von Art. 36 CIM vor, kommen, da die CIM-Vorschriften keinen eigenen Schadensbegriff enthalten, die Bestimmungen des allgemeinen Schadensersatzrechts des ergänzend heranzuziehenden nationalen Rechts und damit nach deutschem Recht die §§ 249 ff. BGB zur Anwendung (MünchKomm.HGB/Freise aaO Art. 36 CIM Rn. 5; Thume, TranspR 2008, 78, 79).

38 Der von der Klägerin geltend gemachte entgangene Gewinn ist grundsätzlich nach § 252 BGB zu ersetzen. Macht der Geschädigte diesen geltend, ist allerdings nicht die anteilige Fracht gemäß Art. 30 § 4 CIM erstattungsfähig (vgl. MünchKomm.HGB/Freise aaO Art. 36 CIM Rn. 6).

Büscher

Pokrant

Schaffert

Kirchhoff

Koch

Vorinstanzen:

LG Nürnberg-Fürth, Entscheidung vom 28.09.2010 - 2 HKO 8146/09 -

OLG Nürnberg, Entscheidung vom 31.05.2012 - 12 U 2078/10 -