

110

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

CMR Art. 17 Abs. 2

Der Frachtführer ist von der Haftung befreit, wenn der Verlust des Gutes durch einen Verkehrsunfall verursacht worden ist, den der Fahrer des Lastkraftwagens auch bei Anwendung der äußersten nach den Umständen möglichen Sorgfalt nicht hätte abwenden können.

BGH, Urt. v. 28. Februar 1975 - I ZR 40/74 - OLG München
LG München I

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 40/74

URTEIL

Verkündet am
28. Februar 1975
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma E [REDACTED] GmbH, K [REDACTED], D [REDACTED]platz [REDACTED], gesetz-
lich vertreten durch die Geschäftsführer Heinz H [REDACTED]-
[REDACTED], Rolf W [REDACTED] und Hans-Christoph W [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

Firma Felix T [REDACTED], Spedition, Inhaber Felix T [REDACTED],
[REDACTED] L [REDACTED]/Ti [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr. v. [REDACTED] -

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Februar 1975 durch die Richter Alff, Dr. Sprenkman, Dr. Schönbach, Dr. Frhr. v. Gamm und Dr. Häußler

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 16. Januar 1974 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin beauftragte die Beklagte, ca. 25 000 Liter original serbischen Slivovitz, den sie von der Firma N in Belgrad-Zemun/Jugoslawien zum Preis von 67 743,-- DM gekauft hatte, mit dem Lastkraftwagen von Belgrad nach Koblenz zu befördern. Die Beklagte übernahm die Ladung am 21. Dezember 1970 in Belgrad. Auf der Fahrt von Belgrad nach Koblenz - noch in Jugoslawien - wurde der Lastkraftwagen der Beklagten am 23. Dezember 1970 in einen Verkehrsunfall verwickelt, bei dem die gesamte Ladung vernichtet wurde. Die Klägerin zahlte



den Kaufpreis an die Firma N[REDACTED].

Die Klägerin hat vorgetragen, die Beklagte hafte nach Art. 17 Abs. 1 CMR für den entstandenen Schaden. Außerdem habe sie es übernommen, die Ware für die Dauer des Transports zu versichern, diese Verpflichtung aber nicht erfüllt.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie
67 743,-- DM nebst 11 % Zinsen seit
dem 7. Oktober 1971 zu zahlen.

Die Beklagte hat geltend gemacht, sie sei nach Artikel 17 Abs. 2 CMR von der Haftung befreit, weil der Verlust der Ladung auf einem für sie unabwendbaren Ereignis beruhe. Ein entgegenkommender jugoslawischer Lastkraftwagen sei infolge starken Windes und vereister Fahrbahn über die Mittellinie geraten und gegen ihr Fahrzeug gestoßen. Ihr Fahrer habe die äußerste Sorgfalt beachtet und sich völlig verkehrsgerecht verhalten. Den Abschluß einer Transportversicherung übernommen zu haben, hat die Beklagte bestritten.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den Klageantrag weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht nimmt zutreffend an, daß ein Beförderungsvertrag vorliegt, auf den das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956 Anwendung findet (Art. 1 Abs. 1 CMR).

II. Das Berufungsgericht hat verneint, daß die Beklagte nach Artikel 17 Abs. 1 CMR hafte, und ausgeführt, die Beklagte sei nach Abs. 2 dieser Vorschrift von der Haftung befreit, weil der Unfall, der zum Verlust der Ladung geführt habe, für sie ein unabwendbares Ereignis gewesen sei. Die Beweisaufnahme habe ergeben, daß der Fahrer der Beklagten mit einer den Wetter- und Straßenverhältnissen angepaßten Geschwindigkeit von 30 - 35 km/h und ausserdem ganz rechts gefahren sei. Zu dem Unfall sei es lediglich deshalb gekommen, weil ein entgegenkommender Lastzug in einer leichten Kurve ins Schleudern geraten, nach links über die Mittellinie gekommen und dabei gegen das Fahrzeug der Beklagten gestoßen sei. Der Fahrer der Beklagten, der noch abgebremst habe, habe sich völlig verkehrsgerecht verhalten und die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt angewandt. Der Unfall sei bei der gegebenen Sachlage auch für einen besonders vorsichtigen Fahrer unvermeidbar gewesen. Auf Fälle höherer Gewalt im Sinne eines von außen auf den Kraftfahrzeugbetrieb einwirkenden außergewöhnlichen und nicht vorhersehbaren Ereignisses sei der hier in Rede stehende vierte Haftungsausschließungsgrund des Artikel 17 Abs. 2 CMR nicht beschränkt. Dies folge aus der Formulierung "durch Umstände, die der Frachtführer

nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte", die nicht als eine Umschreibung des Begriffs höhere Gewalt angesehen werden könne, und aus dem sonst überflüssigen Artikel 17 Abs. 3 CMR, wonach sich der Frachtführer zur Befreiung von seiner Haftung nicht auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeugs berufen könne.

III. Die Revision meint demgegenüber, der Haftungsausschluß sei auf Fälle höherer Gewalt beschränkt. Die gegenteilige Auffassung des Berufungsgerichts widerspreche dem Wesen der Gefährdungshaftung; sie führe praktisch zu einer Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Im deutschen Recht bestehe aufgrund der Vorschriften der §§ 29, 34 Buchst. a KVO bereits seit 1936 der Grundsatz, daß Transport- und Transportmittelunfälle keine haftungsausschließende höhere Gewalt darstellten. Hierauf müsse bei der Auslegung des Artikel 17 Abs. 2 CMR Rücksicht genommen werden, zumal die Bundesregierung in ihrer Denkschrift zur CMR (BTDrucks. III/1144) davon ausgegangen sei, Artikel 17 Abs. 2 CMR umschreibe nur den Begriff der höheren Gewalt. Artikel 17 Abs. 3 CMR enthalte nur eine Klarstellung; zudem sei es nicht ungewöhnlich, daß in internationalen Übereinkommen an sich überflüssige Bestimmungen vorkämen.

IV. Der Auffassung der Revision kann nicht zugestimmt werden.

1. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, gibt die Fassung des vierten Haftungsausschließungsgrundes in Artikel 17 Abs. 2 CMR kei-

nen Anhalt dafür, daß dieser Haftungsausschließungsgrund höhere Gewalt im Sinne des deutschen Rechts oder einen Rechtsbegriff ähnlichen Inhalts voraussetze. Nach deutschem Recht ist höhere Gewalt ein von außen her auf den Betrieb - hier den Beförderungsbetrieb - einwirkendes außergewöhnliches Ereignis, das nicht mit einer gewissen Häufigkeit oder Regelmäßigkeit vorkommt oder zu erwarten ist, durch äußerste zumutbare Sorgfalt weder abzuwenden noch in seinen Folgen unschädlich zu machen ist und daher in Kauf genommen werden muß. Es kann insoweit auf die Rechtsprechung zu § 1 RHG (RGZ 64, 404, 405; 95, 64, 65; 101, 94, 95), aber auch auf die Rechtsprechung zu § 454 HGB (vgl. RGRK HGB, 2. Aufl., § 454 Anm. 8 - 11), zu § 82 Abs. 1 EVO (vgl. Finger EVO, 4. Aufl., § 82 Anm. 7) und zu § 34 Buchst. a KVO (vgl. Guelde/Willenberg KVO, 2. Aufl., § 34 Rdnr. 4 - 10) verwiesen werden. Artikel 17 Abs. 2 CMR verwendet aber nicht den Begriff der höheren Gewalt, auch nicht im französischen oder englischen Originaltext, obwohl jedenfalls dem französischen Recht der Begriff der höheren Gewalt (*force majeure*) nicht unbekannt ist. Zudem wäre Artikel 17 Abs. 3 CMR überflüssig, wenn der Haftungsausschluß ohnehin nur bei höherer Gewalt Platz greifen würde, wie das Berufungsgericht zutreffend bemerkt hat.

Die Bundesregierung hat nun zwar in ihrer Denkschrift zur CMR (BTDrucks. III/1144) die Auffassung vertreten, daß mit der hier in Rede stehenden Fassung des Artikel 17 Abs. 2 CMR lediglich versucht werde, den Begriff der höheren Gewalt zu umschreiben. Es bestehen jedoch Zweifel, ob dies dem Sinn und Zweck der Regelung entspricht. Der in der Denkschrift

enthaltene Hinweis auf Artikel 27 § 2 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), an den sich Artikel 17 Abs. 2 CMR eng anlehnt, führt in diesem Zusammenhang nicht weiter, weil auch diese Bestimmung seit der Fassung vom 25. Oktober 1952 den Begriff der höheren Gewalt nicht mehr enthält und der Grund der Änderung war, die Haftung für Verlust und Beschädigung und für Lieferfristüberschreitung zu vereinheitlichen und einen verlässlichen und inhaltlich klar bestimmten Begriff an die Stelle der früheren, in ihrer Auslegung stark umstrittenen Bestimmung zu setzen. Daher ist es heute ganz herrschende Meinung, daß sich nach Artikel 27 § 2 CIM die Bahn durch den Nachweis jedes unabwendbaren Ereignisses, unabhängig davon, ob es von außen her auf den Betrieb einwirkt oder nicht, von der Haftung befreien kann (vgl. Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern 1966, S. 42 Fußnote 171; Goltermann EVO Erl. zu Art. 27 CIM S. 74 a).

Weiterhin kann der Gesichtspunkt, daß nach der seit 1936 geltenden deutschen Kraftverkehrsordnung der entsprechende Haftungsausschluß höhere Gewalt voraussetzt und Transportmittelunfälle grundsätzlich keine haftungsausschließende höhere Gewalt darstellen (§§ 29, 34 Buchst. a KVO), allein nicht zu einer anderen Beurteilung führen. Zunächst muß bei der Auslegung internationaler Abkommen, die privatrechtliche Beziehung der Angehörigen der Vertragsstaaten regeln, allgemein beachtet werden, daß innerstaatliche Begriffe und Rechtsgrundsätze nicht unbesehen als dem Abkommen zugrundeliegend angesehen werden dürfen, da sonst das Ziel einer möglichst

einheitlichen Rechtsanwendung in den Vertragsstaaten nicht erreicht werden könnte (vgl. BGH NJW 1969, 2083, 2084 = GRUR 1969, 611, 612 - Champagner Weizenbier III). Deshalb kommt, vor allem wegen der Schwierigkeiten, den wahren Willen der Vertragsstaaten zu erforschen, bei der Auslegung internationaler Verträge dieser Art dem Wortlaut regelmäßig eine ganz besondere Bedeutung zu (BGH aaO; RGZ 130, 220, 221). Außerdem ist zu beachten, daß sich der Frachtführer nach den §§ 26 Abs. 4 Buchst. d, 31 Abs. 1 Buchst. a KVO von der Haftung für Lieferfristüberschreitungen durch den Nachweis fehlenden Verschuldens befreien kann, während Artikel 17 Abs. 2 CMR, wie Artikel 27 § 2 CIM, die Haftung für Verlust und Beschädigungen und für Lieferfristüberschreitungen in bezug auf den Haftungsausschließungsgrund vereinheitlichen will, und die Auffassung der Revision, Artikel 17 Abs. 2 CMR meine mit nicht vermeidbaren Ursachen höhere Gewalt, sogar zu einer Verschärfung der Haftung des Frachtführers bei Lieferfristüberschreitungen führen würde. Daß dies der Sinn der internationalen Regelung sei, kann nicht angenommen werden. Auch hinsichtlich des vergleichbaren Verhältnisses von Artikel 27 § 2 CIM zu den §§ 454, 455 HGB bzw. den §§ 82 Abs. 1, Abs. 2 EVO wird das, soweit ersichtlich, nirgends vertreten.

2. Das Wesen der Gefährdungshaftung, um die es sich hier handelt (vgl. BGH NJW 1967, 499, 500), wird nicht dadurch in Frage gestellt, daß als von der Haftung befreiende Umstände auch Schadensursachen angesehen werden, die mit den Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebes im Zusammenhang stehen, aber doch unvermeidbar sind. Zieht man, wie es das Beru-

funksgericht tut und auch durch die Fassung des Artikel 17 Abs. 2 CMR nahegelegt wird, die innerdeutsche Haftungsregelung des § 7 Abs. 2 StVG zum Vergleich heran, dann folgt hieraus, daß es sich nicht nur um eine dem § 429 HGB entsprechende Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast handelt; denn es genügt nicht, daß der Frachtführer die Vermutung eines ihm zurechenbaren Verschuldens widerlegt; vielmehr muß er gegebenenfalls darlegen und nach Artikel 18 CMR beweisen, daß der Schaden auch bei Anwendung der äußersten nach den Umständen möglichen Sorgfalt hätte abgewendet werden können (vgl. BGH aaO; zum Begriff des unabwendbaren Ereignisses im Sinne von § 7 Abs. 2 StVG ferner BGH VRS 17, 102, 103; 18, 245, 246; 20, 166, 168; BGH VersR 1964, 753, 754). Auch haftet der Frachtführer für Güterschäden und -verluste, die auf Mängel des Fahrzeugs zurückzuführen sind, nach Artikel 17 Abs. 3 CMR auf jeden Fall. Es handelt sich nach alledem zwar um eine gegenüber der innerdeutschen Regelung der §§ 29, 34 a KVO eingeschränkte Gefährdungshaftung für Verluste und Beschädigungen, aber doch um eine Gefährdungshaftung, die den Besonderheiten des Güterkraftverkehrs Rechnung trägt und im Rahmen einer sachgerechten internationalen Lösung liegt.

3. Auch im deutschen Schrifttum wird, soweit ersichtlich, nicht mehr die Auffassung vertreten, daß der vierte Haftungsausschließungsgrund des Artikel 17 Abs. 2 CMR höhere Gewalt voraussetze. Vielmehr wird übereinstimmend angenommen, daß zur Erlangung der Haftungsbefreiung - von Absatz 3 abgesehen - ein unabwendbares Ereignis im Sinne von

§ 7 Abs. 2 StVG genüge (vgl. Precht/Endrigkeit, CMR - Handbuch, 3. Aufl., S. 88; Muth, Leitfaden zur CMR, 3. Aufl., S. 74, 75; Helm aaO, S. 35; Kursiden, Zeitschrift für Verkehrsrecht 1964, 62, 64; Züchner, Betrieb 1965, 59; Willenberg, NJW 1968, 1020, 1022; Voigt, Versicherungspraxis 1973, 97, 98). Die bisher bekannt gewordenen Entscheidungen ausländischer Gerichte deuten im Ergebnis in die gleiche Richtung (vgl. Arr. Rechtbank Rotterdam vom 20.4.1965, Europ Transp Recht 1966/1 S. 137; Arr. Rechtbank Alkmaar vom 5.6.1967, Europ Transp Recht 1967 S. 1013; Arr. Rechtbank Rotterdam vom 21.1.1969, Europ Transp Recht 1969/2 S. 998; Berufungsgericht Aix-en-Provence vom 11.3.1969, zitiert bei Muth aaO S. 74, 75; Vrederecht Antwerpen vom 26.10.1971, Europ Transp Recht 1972/2 S. 1058).

4. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist davon auszugehen, daß sich der Fahrer der Beklagten völlig verkehrsgerecht verhalten hat und auch ein besonders gewissenhafter Fahrer bei Anwendung der äußersten ihm zumutbaren Sorgfalt den Schaden nicht hätte vermeiden können. Damit entfällt die Haftung der Beklagten nach Artikel 17 Abs. 1 CMR aufgrund des vierten Haftungsausschließungsgrundes des Artikel 17 Abs. 2 CMR.

V. Soweit die Beklagte wegen des Nichtabschlusses einer Transportversicherung in Anspruch genommen wird, führt das Berufungsgericht aus, die Beklagte sei, wie sie nicht bestreite, vertraglich verpflichtet gewesen, das zu befördernde Gut ab Verladeort zu versichern. Dem sei die Beklagte nachgekommen.

Sie habe nur eine Versicherung für Risiken abzuschließen brauchen, für die sie selbst hafte.

Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg.

Die vom Berufungsgericht festgestellte vertragliche Vereinbarung, die Beklagte solle das zu befördernde Gut ab Verladeort versichern, kann den Umständen nach nur dahin verstanden werden, daß die Beklagte eine Transportversicherung für die Klägerin abschließen sollte. Sich selbst gegen Haftpflichtrisiken zu versichern, war dagegen Sache der Beklagten. Die Klägerin brauchte darauf keinen Einfluß zu nehmen und wollte dies ersichtlich auch nicht tun, als sie mit der Beklagten die Versicherung des Gutes vereinbarte. Damit konnte nur eine reine Sachschadensversicherung gemeint sein, die gewährleisten sollte, daß die Klägerin einen etwaigen Transportschaden unabhängig vom Bestehen einer Haftpflicht der Beklagten vom Transportversicherer ersetzt erhielt und es dem Transportversicherer überlassen blieb, etwaige Haftpflichtansprüche aufgrund des gesetzlichen Forderungsübergangs nach § 67 VVG gegen die Beklagte geltend zu machen (vgl. dazu BGH NJW 1967, 499, 500). Die Beklagte hat das ersichtlich auch nicht anders verstanden, wie ihr Fernschreiben an die Klägerin vom 23. Dezember 1970, in dem sie mitteilte, die Klägerin werde einen Schaden finanzieller Art nicht haben, da der Warenwert voll versichert sei, erkennen läßt. War die Beklagte aber verpflichtet, eine Transportversicherung zugunsten der Klägerin abzuschließen, dann haftet sie wegen Verletzung ihrer vertraglichen Pflichten

für den Schaden, welcher der Klägerin daraus entstanden ist, daß der Abschluß einer Transportversicherung aus von ihr zu vertretenden Gründen (§ 276 BGB) unterblieb.

Eine abschließende Entscheidung ist dem Revisionsgericht insoweit nicht möglich, weil es an Feststellungen darüber fehlt, in welcher Höhe der Transportversicherer den Schaden ersetzt haben würde und welche von der Klägerin zu tragenden Aufwendungen durch den Abschluß einer Transportversicherung entstanden wären. Das Berufungsurteil mußte daher aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

VI. Das Berufungsgericht wird nunmehr zu klären haben, ob und zu welchen Bedingungen die Beklagte eine Transportversicherung hätte abschließen können und welche Leistungen die Klägerin aufgrund des Schadensfalles vom Transportversicherer erhalten haben würde und was ihr davon nach Abzug der Versicherungsprämie und etwaiger weiterer Unkosten im Ergebnis verblieben wäre, wenn die Beklagte die vereinbarte Transportversicherung abgeschlossen hätte.

Dem Berufungsgericht war auch die Entscheidung
über die Kosten des Revisionsverfahrens zu Über-
tragen.

Alff

Sprenkmann

Schönberg

v. Gamm

RBGH Dr. Häußer ist infolge
Urlaubsabwesenheit an der
Unterschriftsleistung ver-
hindert

Alff