

14
Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

(CMR) Art. 23 Abs. 3 a. F.

Für die Umrechnung des Goldfrankens zur Ermittlung
des Entschädigungshöchstbetrages nach Art. 23 Abs. 3
CMR a.F. ist auf den Zeitpunkt des Urteils abzustellen.

BGH, Urt. v. 5. Juni 1981 - I ZR 92/79 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

19

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 92/79

URTEIL

Verkündet am

5. Juni 1981

Schwarz,

Justizangestellte

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma B. Speditions-GmbH, vertreten durch den
Geschäftsführer Werner B., E. Straße 59,
D.,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dres. und
-

gegen

die Firma Oskar S. KG, vertreten durch den persönlich
haftenden Gesellschafter Horst S., G. Straße 3 - 5,
D.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dres. und
-

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Juni 1981 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Alff, Dr. Piper, Dr. Erdmann und Dr. Teplitzky

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 19. April 1979 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als es die Beklagte zur Zahlung eines höheren Betrages als 70.519,56 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 20. Januar 1978 verurteilt hat.

Im Umfang der Aufhebung wird die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Duisburg vom 20. Oktober 1978 zurückgewiesen.

Die Kosten der ersten beiden Rechtszüge werden der Klägerin zu 2/17 und der Beklagten zu 15/17 auferlegt. Von den Kosten der Revisionsinstanz hat die Klägerin 1/9 und die Beklagte 8/9 zu tragen.

Von Rechts wegen



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand

Die Klägerin nimmt die Beklagte, ein Spediteurunternehmen, aus abgetretenem Recht der Firma G [REDACTED] in M [REDACTED] auf Schadensersatz wegen Beschädigung von Transportgut im grenzüberschreitenden Verkehr mit Lastkraftwagen in Anspruch.

Die Firma G [REDACTED] hatte im Januar 1978 die Beklagte damit beauftragt, gegen feste Beförderungskosten den Transport von elektronischen Geräten von A [REDACTED] nach M [REDACTED] durchzuführen. Die Beklagte schaltete den Transportunternehmer T [REDACTED] in K [REDACTED] ein, der den Transport wiederum dem Transportunternehmer S [REDACTED] übertrug. Der Fahrer der Firma S [REDACTED] übernahm das Frachtgut am 13. Januar 1978 in A [REDACTED]. Er kam gegen Abend in D [REDACTED] an und stellte den Lastzug auf einer öffentlichen Straße in der Nähe seiner Wohnung ab. In der Nacht zum 14. Januar 1978 wurde der Hänger des Lastzuges in Brand gesetzt. Durch den Brand wurde der auf dem Hänger befindliche Teil der Ladung, der nach den Angaben der Klägerin einen Rechnungswert von 89.866,66 DM hat, zerstört.

Die Klägerin macht unter Beschränkung auf den Höchstbetrag nach Art. 23 Abs. 3 CMR einen Schaden in Höhe von 79.531,30 DM - 3.085 kg x 25,78 DM (Umrechnungskurs für 25 Goldfranken) - zuzüglich der Kosten des Sachverständigen von 496,70 DM nebst Zinsen geltend.

Die Beklagte hat die Ansicht vertreten, sie sei lediglich als Spediteur tätig geworden und könne nicht als Frachtführerin angesehen werden. Außerdem sei der U fall für sie unabwendbar gewesen. Schließlich sei auch der Höchstbetrag fehlerhaft berechnet worden.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht die Beklagte zur Zahlung von 79.531,30 DM verurteilt. Dagegen richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie ihren Klagabweisungsantrag weiterverfolgt.

Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. 1. Das Berufungsgericht hat eine Haftung der Beklagten nach Art. 17 Abs. 1 CMR bejaht und dazu ausgeführt: Die Beklagte habe ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers nach der CMR. Sie könne sich deshalb nicht auf einen Haftungsausschluß nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) berufen. Auch eine Haftungsbefreiung nach Art. 17 Abs. 2 CMR greife nicht ein, weil der Schaden nicht auf unvermeidbaren Umständen beruhe; denn der Lastzug sei ungesichert in einer Wohngegend abgestellt worden. Er hätte durch Sicherungsmaßnahmen, insbesondere durch Abstellen des Fahrzeugs auf umfriedetem Gelände, abgewendet werden können.

2. Diese Ausführungen zum Haftungsgrund halten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

a) Ohne Rechtsverstoß geht das Berufungsgericht davon aus, daß der Beklagte als Fixkostenspediteur (§ 413 Abs. 1 HGB) im grenzüberschreitenden Güterverkehr

mit Kraftfahrzeugen ausschließlich nach Art. 17 Abs. 1 CMR haftet. Der Senat hat in diesem Sinne wiederholt entschieden und sich mit den gegen seine Rechtsprechung erhobenen Bedenken auseinandergesetzt (vgl. BGH NJW 1972, 1003; BGHZ 65, 340, 342 ff; BGH VersR 1978, 946; BGH NJW 1979, 2470 f). Er hält an dieser Rechtsprechung fest.

Die Verweisung in § 413 Abs. 1 HGB auf das Frachtrecht ist umfassend; d. h., der Fixkostenspediteur, der im grenzüberschreitenden Verkehr tätig wird, erwirbt auch alle Rechte und Pflichten nach den Bestimmungen der CMR. Dies gilt unabhängig davon, ob der Spediteur die Beförderung im grenzüberschreitenden Verkehr selbst ausführt oder ob er damit einen Dritten beauftragt.

Der Haftungsausschluß nach den ADSp, auf den sich die Beklagte beruft, ist daher vorliegend im Hinblick auf die zwingende Vorschrift des Art. 17 Abs. 1 CMR nicht wirksam (vgl. Art. 41 CMR).

b) Entgegen der Auffassung der Revision ist nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht einen Haftungsausschluß der Beklagten nach Art. 17 Abs. 2 CMR verneint hat. Nach dieser Bestimmung ist der Frachtführer u. a. dann von seiner Haftung befreit, wenn die Beschädigung des Frachtgutes durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Zur Erlangung der Haftungsbefreiung genügt ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG (vgl. BGH NJW 1975, 1597 ff); d. h., der Frachtführer muß dartun und beweisen, daß auch ein besonders

gewissenhafter Frachtführer bei Anwendung der äußersten ihm zumutbaren Sorgfalt den Schaden nicht hätte vermeiden können. An dem Merkmal der Unabwendbarkeit fehlt es schon dann, wenn die Beobachtung jeder nach den Umständen möglichen Sorgfalt eine auch an sich nicht voraussehbare Schadensursache unwirksam gemacht haben würde (BGH LM Nr. 1 zu CMR).

Die vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen genügen diesen Anforderungen. Allein der Umstand, daß der Schaden durch Brandstiftung eingetreten ist, reicht nicht zum Nachweis der Unabwendbarkeit aus. Das Berufungsgericht hat rechtlich bedenkenfrei darauf abgestellt, daß der Lastzug - statt auf umfriedetem Gelände - ungesichert in einer Wohngegend abgestellt worden sei. In dem ungesicherten Abstellen ist schon im Urteil des Senats vom 12. Dezember 1966 (BGH LM Nr. 1 zu CMR) ein Grund gesehen worden, der der Unabwendbarkeit entgegensteht (in dem dort entschiedenen Fall war ein Lastzug auf einem Tankstellengelände unbewacht abgestellt und dort entwendet worden).

II. 1. Das Berufungsgericht hat die Schadenshöhe unter Beschränkung auf den Höchstbetrag nach Art. 23 Abs. 3 CMR auf 79.531,30 DM berechnet. Es ist dabei von einem Umrechnungskurs von 25,78 DM für 25 Goldfranken ausgegangen, indem es die letzte Festsetzung des Sonderziehungsrechts in Gold des Internationalen Währungsfonds vom 18. Oktober 1976 auf 3,15665 je SZR zugrunde gelegt hat. Das Berufungsgericht hat die Ansicht vertreten, daß der im Zeitpunkt des Schadenseintritts geltende Leitkurs maßgebend sei.

2. Diese Ausführungen werden von der Revision mit Erfolg angegriffen.

Der vom Berufungsgericht vertretenen Auffassung, daß bei der Umrechnung des Goldfrankens auf den Zeitpunkt des Schadenseintritts abzustellen sei (ebenso OLG Hamburg VersR 1980, 950, 951; a. A. LG Osnabrück VersR 1980, 245), kann nicht beigespflichtet werden. Sie hat in dem Übereinkommen keinen Ausdruck gefunden. Art. 23 Abs. 1 CMR besagt lediglich, daß die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung zu berechnen ist. Damit ist der Wert in der jeweiligen Landeswährung gemeint. Bei Art. 23 Abs. 3 CMR a.F. geht es hingegen um den für alle Vertragsstaaten einheitlich auf 25 Goldfranken für jedes beschädigte Kilogramm festgesetzten Höchstbetrag. Der in dem Übereinkommen definierte Goldfranken ist keine Währungseinheit im Sinne eines Zahlungsmittels, sondern eine in einer bestimmten Goldmenge von einem bestimmten Feingehalt ausgedrückte Werteinheit. Die Art und Weise der Umrechnung dieser Werteinheit in die einzelnen Landeswährungen ist in dem Übereinkommen nicht geregelt (vgl. dazu BR-Drucks. 9/79 S. 7). Dies gilt auch für den Umrechnungszeitpunkt. Er ist für Art. 23 Abs. 3 CMR a. F. durch die Rechtsprechung zu bestimmen. Das Problem stellte sich früher nicht, solange eine feste Relation der Landeswährungen zum Gold bestanden hatte.

Da die Festsetzung in Goldfranken lediglich auf der Erwägung beruht, bei der Begrenzung der Haftung auf Höchstbeträge einen für alle Vertragsstaaten einheitlichen, international anerkannten Wertmaßstab zu verwenden, erscheint es gerechtfertigt, für die Umrechnung einen Zeitpunkt zu wählen, der der tatsächlichen Entschädigungsleistung möglichst nahe kommt. Danach ist es sinnvoll, als letzten Zeitpunkt den des Urteils zu bestimmen. Für den Bereich des Warschauer Abkommens vom 12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II 1039) hat der Bundesgerichtshof bei

der Berechnung des Haftungshöchstbetrages ebenfalls auf den Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abgestellt (BGHZ 72, 389, 393). Dem entspricht auch die - allerdings erst seit ihrem Inkrafttreten am 28. Dezember 1980 (BGBl 1980 II S. 721 ff, 1443) geltende - Neufassung des Art. 23 CMR. Er ist durch das Protokoll zur CMR vom 5. Juli 1978 (BGBl 1980 II S. 733 ff) geändert und nunmehr in Absatz 7 Satz 2 ausdrücklich geregelt worden, daß die Umrechnung am Tage des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag zu erfolgen hat. Diese materielle Regelung der CMR gilt zwar nicht für zurückliegende Fälle. Sie kann aber im Rahmen der Auslegung des Art. 23 Abs. 3 CMR a. F. mit herangezogen werden.

Der Goldfranken ist nach alledem entsprechend seinem jetzigen Wert umzurechnen. Dabei ist davon auszugehen, daß eine eindeutige Relation zwischen dem Goldfranken und den einzelnen Landeswährungen nicht mehr besteht. Für die Deutsche Mark ist die Parität zum Gold zuletzt im Jahre 1969 festgesetzt worden (vgl. BR-Drucks. 9/79 S. 7). Sie wurde mit dem Inkrafttreten des geänderten Übereinkommens über den Internationalen Währungsfonds am 1. April 1978 aufgehoben. Zugleich wurde die bis dahin geltende Definition des Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds in Gold außer Kraft gesetzt (vgl. BR-Drucks. aaO). Die seitdem bestehende Lücke ist für die Übergangszeit durch die als verfahrensrechtliche Bestimmung auch für zurückliegende Fälle geltende Regelung in Art. 3 des am 14. Juni 1980 in Kraft getretenen Goldfrankenumrechnungsgesetzes vom 9. Juni 1980 (BGBl II 721 ff) geschlossen worden. Danach ist die Umrechnung über das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds (SZR) vorzunehmen, wobei drei Goldfranken einem SZR entsprechen. Das

bedeutet, daß für jedes beschädigte Kilogramm Ladegut im Sinne des Art. 23 Abs. 3 CMR 8,33 Sonderziehungsrechte einzusetzen sind (25 Goldfranken : 3). Diese Regelung hat auch Eingang in die ab 28. Dezember 1980 geltende Änderung der CMR gefunden (vgl. Art. 23 Abs. 3 und Abs. 7 CMR n. F.).

Nach der letzten Veröffentlichung des Wertes eines SZR in Deutscher Mark im Bundesanzeiger vom 5. Juni 1981 betrug dieser 2,74416. Die Entschädigung für das beschädigte Ladegut von 3.085 kg beläuft sich mithin auf 70.519,56 DM (3.085 kg x 2,74416 x 8,33).

III. Nach alledem hat die Revision hinsichtlich eines Teilbetrages Erfolg. Im übrigen war sie zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 2 ZPO.

v. Gamm

Alff

Piper

Erdmann

Teplitzky