

Anmerkung

Die außerordentliche Revision wurde von der Bekl. beim Handelsgericht Wien am 25. 1. 2012 eingebracht, der Oberste Gerichtshof hat am 28. 3. 2012 der Kl. die Beantwortung der außerordentlichen Revision freigestellt, die schließlich am 27. 4. 2012 beim OGH eingebracht wurde. Von einer Entscheidungsdauer von nur einem Monat und einer Verfahrensdauer vor dem Höchstgericht bis zur Zustellung der Entscheidung von gerade einmal 4 1/2 Monaten wagen die Rechtsunterworfenen anderer Staaten nicht einmal zu träumen.

Voll zuzustimmen ist der Entscheidung auch insofern, als die Entscheidung die CMR autonom aus sich selbst heraus auslegt und sich der überwiegenden Rechtsprechung der Gerichte anderer Staaten, dass die Fixkostenspedition unter den Begriff der entgeltlichen Beförderung im Sinne des Art. 1 Z 1 CMR fällt, anschließt. Mit dem ebenfalls vorgebrachten Argument, dass in diesem Sinne – unter Außerachtlassung des IPR und dessen Kollisionsregeln – stets das nationale Recht des angerufenen Gerichtes anzuwenden wäre, weil dies in der zentralen Bestimmung des Haftungsrechtes (Art. 29 Z 1 CMR) aber auch in anderen Bestimmungen – wie etwa zur Verjährung (Art. 32 Z 3 CMR) – hervorgehe, musste sich der OGH damit nicht mehr auseinandersetzen. mE entspricht dies nämlich durchaus auch dem Geist der CMR diese möglichst einfach anwendbar zu machen: der Richter eines angerufenen Gerichtes sollte nicht erst langmächtig irgendwelche Bestimmungen fremden Rechts erheben und prüfen müssen, sondern in sich im Zweifelsfall seines eigenen wohl bekannten Rechts bedienen können.

Nicht zu folgen ist dem OGH allerdings zur Zinsenfrage: nach dem klaren Wortlaut der CMR kann sich der Frachtführer bei der – hier festgestellten – groben Fahrlässigkeit nicht auf die Bestimmungen des Kapitels IV, die eine Haftung ausschließen oder begrenzen berufen. Dazu gehört m.E. aber auch die Beschränkung des Art. 27 CMR auf 5 %, wovon gerade auch die hL sowohl in Deutschland (*Thume in Thume*, CMR, Art. 29, Rn. 39 m.w.H.) ebenso wie auch in Österreich (*Csoklich in Jarbornegg/Artmann*, Kommentar UGB² Art. 29 CMR Rn. 11 m.w.N.) ausgeht. Es wird daher abzuwarten bleiben, ob hier eine Judikaturwende eingeleitet wurde und der OGH dies in weiteren Entscheidungen vertieft oder ob es sich um eine vereinzelt bleibende Entscheidung handelt.

Rechtsanwalt Dr. Rainer Kornfeld, Wien (am Verfahren beteiligt)

Art. 29; Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR

Nach Schweizer Recht reicht Grobfahrlässigkeit aus, um die Haftungsgrenzen des Art. 23 CMR zu durchbrechen. Obwohl dies in den anwendbaren nationalen Regelungen nicht vorgesehen ist, besteht am Übernahmeort eine örtliche Zuständigkeit für Streitigkeiten aus CMR-Beförderungen.

[Leitsatz des Einsenders]

Handelsgericht des Kantons Aargau, Urteil vom 7. 6. 2011 – HOR.2010.47

Wiedergabe des Urteils durch den Einsender:

Die Kl. ist eine in England ansässige Gesellschaft, die von einer schweizerischen Verkäuferin Parfüms und Kosme-

tika gekauft hatte. Für den Transport beauftragte die Kl. eine in Holland ansässige Speditionsfirma. Diese wiederum schloss mit der ebenfalls in Holland ansässigen Bekl. einen Frachtvertrag betreffend 20 Paletten, abzuholen in Möhlin/Schweiz und abzuliefern in Barendrecht/Niederlande. Die Bekl. setzte eine schweizerische Unterfrachtführerin ein, welcher den Transport ihrerseits an einen holländischen Unterfrachtführer vergab.

Am 28. September 2010 holte der ausführende Frachtführer die Waren mit einem Planenfahrzeug in Möhlin ab. In der Nacht vom 28. September 2010 auf den 29. September 2010 stellte der Fahrer das Planenfahrzeug auf einem unbeachten und ungesicherten Parkplatz in Frankreich ab. Während der Fahrer in der Kabine schlief, wurde ein Teil der Ware gestohlen. Nach einer Anzeige des Diebstahls bei der Polizei fuhr der Fahrer mit der restlichen Ware zum Bestimmungsort, wo der Schaden durch einen Havariekommissar begutachtet wurde. Anlässlich der Befragung durch den Havariekommissar stellte sich heraus, dass die Alarmanlage des verwendeten Fahrzeuges nicht funktionierte und der Fahrer sich mit dessen Bedienung auch nicht auskannte.

Die ursprünglich beauftragte holländische Spediteurin trat ihre Schadenersatzansprüche an die Kl. ab, welche sodann die Bekl. ins Recht nahm. Von Interesse sind insbesondere die Ausführungen des Gerichts zur Zuständigkeit nach Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR sowie zur Frage der Durchbrechung der Haftungsbegrenzung nach Art. 29 CMR.

Zur Frage der örtlichen Zuständigkeit stellte das Gericht zunächst fest, dass der eingeklagte Anspruch sich auf einen Vertrag über eine entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße beziehe, bei dem der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer (im vorliegenden Fall gar beide) Vertragsstaat sei. Der Vertrag unterliege somit den Bestimmungen der CMR. Als Staatsvertrag gehe die CMR den Bestimmungen des Bundesgesetzes über das internationale Privatrecht (IPRG; vgl. Art. 1 Abs. 2) sowie jenen des Lugano-Übereinkommens in der auf diesen Fall anwendbaren Version vom 16. September 1988 (vgl. Art. 57 Abs. 1) vor. Das Gericht stellte sodann fest, dass der vertraglich vorgesehene Übernahmeort (Möhlin) in der Schweiz liege und die schweizerischen Gerichte somit nach Art. 31 Ziff. 1 lit. b CMR international zuständig seien. Da die CMR aber nur die internationale, nicht aber die örtliche Zuständigkeit regle, sei aufgrund der lex fori zu beurteilen, ob innerhalb der Schweiz eine örtliche Zuständigkeit gegeben sei. Die anwendbaren Bestimmungen der lex fori, konkret das Lugano-Übereinkommen bzw. das IPRG, sehen jedoch gerade keine örtliche Zuständigkeit am Übernahmeort vor. Aus den Materialien zur Einführung der CMR in der Schweiz (Botschaft des Bundesrates, BBL 1969 I 794ff.) sei jedoch ersichtlich, dass es durchaus die Absicht des Gesetzgebers gewesen sei, am Übernahmeort einen Gerichtsstand zur Verfügung zu stellen. Das Gericht kam deshalb zum Schluss, dass der Kl. durch richterliche Lückenfüllung ein Gerichtsstand am Übernahmeort zur Verfügung zu stellen sei und verwies hierbei auf ein einschlägiges Urteil des Handelsgerichts Zürich vom 30. Mai 2001 (ZR 100 (2001) N.98, S. 270ff.). Dies gelte auf jeden Fall dann, wenn in der Schweiz nicht ein anderer Gerichtsstand wie z.B. der Wohnsitzgerichtsstand bestehe.

Das Gericht äußerte sich schließlich zur Frage, welches Verschulden nach schweizerischem Recht dem Vorsatz im Sinne von Art. 29 CMR gleichstehe und somit eine Durch-

brechung der in Art. 23 CMR vorgesehenen Haftungsbegrenzungen rechtfertigt. Unter Berufung auf ein Urteil des Appellationsgerichts Basel-Stadt vom 12. Mai 2000 (BJM 2000, S. 311) stellte das Gericht fest, dass eine unbeschränkte Haftung greife, wenn der Schaden mindestens grobfahrlässig verschuldet wurde. Grobfahrlässigkeit bestehe in einer schwerwiegenden Abweichung vom Sorgfaltsmaßstab, den ein gewissenhafter Mensch in einer vergleichbaren Lage beachten würde. Für die Beurteilung, ob das Verhalten des Fahrers im vorliegenden Fall grobfahrlässig gewesen sei, zog das Gericht in Erwägung, dass der Fahrer für die Nachtruhe einen Parkplatz auswählte, der frei zugänglich war und über keinerlei Sicherheitsvorkehrungen gegen Diebstahl verfügte, dass das Alarmsystem des Lastwagens nicht funktionierte, dass der Chauffeur sich mit der Bedienung des Alarmsystems nicht auskannte, dass der Lastwagen in keiner Weise gegen Diebstahl gesichert war und zudem nur über leicht überwindbare Planen verfügte. Zumindest in ihrer Gesamtheit betrachtet würden diese Verfehlungen ausreichen, eine Grobfahrlässigkeit zu begründen. Das Gericht bejahte deshalb eine unbeschränkte Haftung des Frachtführers.

Anmerkungen

Die Rechtslage in der Schweiz ist vergleichbar mit jener in Deutschland vor Inkrafttreten von Art. 1 a des Gesetzes zur CMR vom 5. Juli 1989. Da das Fehlen einer Zuständigkeit am Übernahmeort kein qualifiziertes Schweigen des Gesetzgebers darstellt, sondern vielmehr erstellt ist, dass der Gesetzgeber durchaus eine Zuständigkeit am Übernahmeort zur Verfügung stellen wollte, ging das Gericht von einer echten Lücke aus. Solche sind nach ausdrücklicher Anordnung in Art. 1 Abs. 2 ZGB zu schließen, indem der Richter nach der Regel zu entscheiden hat, die er selbst als Gesetzgeber aufstellen würde. In Anwendung eben dieser Bestimmung hat das Handelsgericht des Kantons Aargau nun die Rechtsprechung des Handelsgerichts Zürich bestätigt, wonach Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR nicht nur die internationale Zuständigkeit der Schweiz begründet, sondern dass auch eine örtliche Zuständigkeit am Übernahmeort besteht. In der deutschen Literatur wird verschiedentlich darauf hingewiesen, dass Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR ins Leere laufe, wenn im nationalen Recht keine örtliche Zuständigkeit am Übernahmeort besteht (*Demuth*, in: *Thume* (Hrsg.), Kommentar zur CMR, 2. Auflage, Frankfurt 2007, N12 zu Art. 31; *Koller*, *TranspR*, 7. Auflage, München 2010, N6 zu Art. 31). Mit der nun bestätigten Rechtsprechung ist diese Problematik für die Schweiz entschärft. Unklar bleibt die Bedeutung des Satzes »Dem ist – jedenfalls für den hier vorliegenden Fall, wo in der Schweiz weder der Wohnsitzgerichtsstand noch ein anderer Gerichtsstand besteht« (Hervorhebung durch den Autor) – zuzustimmen.« Es macht den Anschein, als ob das Gericht den Gerichtsstand des Übernahmeortes als subsidiär betrachtet, ohne dies aber weiter zu begründen oder zu vertiefen.

Anzumerken bleibt auch, dass das Gericht ausdrücklich und unter Berufung auf ein Urteil des Handelsgerichts Zürich aus dem Jahre 1989 (ZR 88 (1989) N.93, S. 268 ff.) festhält, dass nicht der tatsächliche Übernahmeort, sondern der vertraglich vereinbarte Ort maßgebend sei. Damit setzt sich das Gericht in klaren Widerspruch zur herrschenden Meinung (vgl. *Jesser-Huß*, MünchKommHGB, CMR N22 zu Art. 31; *Koller*, a. a. O., N4 zu Art. 31; *Thume*, a. a. O., N26 zu Art. 31).

Was die Durchbrechung der Haftungsbegrenzung angeht, so stellt das Handelsgericht des Kantons Aargau klar, dass im schweizerischen Recht die Grobfahrlässigkeit als ein dem Vorsatz gleichgestelltes Verschulden im Sinne von Art. 29 CMR gilt und dass die Grobfahrlässigkeit sich nicht in einer einzelnen Handlung oder Tatsache manifestieren muss, sondern auch durch verschiedene, einzeln betrachtet allenfalls nicht derart gravierende Fehlleistungen begründet werden kann. Leichtfertigkeit und das nach deutschem Recht geforderte Bewusstsein sind somit nach schweizerischer Rechtsprechung nicht erforderlich (vgl. den ähnlich gelagerten Sachverhalt in *TranspR* 2010, S. 442 ff.).

Rechtsanwalt Stephan Erbe, Basel

Binnenschifffahrt

AVB Flusskasko-Versicherung (hier Nr. 6b BB-Flusskasko)

Die so genannte Schwesterschiffklausel in Besonderen Bedingungen für die Flusskaskoversicherung findet auch Anwendung, wenn die Schwesterschiffe bei dem Schadenereignis als Schub- oder Koppolverband geführt wurden.

BGH, Urteil vom 18. 4. 2012 – IV ZR 283/11

(Vorinstanzen: OLG Rostock, Urteil vom 14. 1. 2011 – 5 U 90/10; LG Rostock, Urteil vom 5. 5. 2010 – 6 O 76/07)

[1] Die Kl. fordern von den beklagten Versicherern aus einer unter anderem für die Gütermotorschiffe (GMS) »Express 2« und »Express 6« sowie die Schubleichter (SL) »Express 21« und »Express 61« abgeschlossenen Kaskoversicherung Entschädigung für den Nutzungsausfall der beiden Schubleichter.

[2] In dem für die Zeit vom 2. Juni 2001 bis 1. Juni 2002 unter Führung der Bekl. zu 1 geschlossenen Vertrag, dem die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen (ADS) und Besondere Bedingungen für Flusskasko-Versicherungen (BB-Flusskasko) zugrunde liegen, haben die Bekl. zu 1 bis 4 in dieser Reihenfolge Haftungsquoten von 50, 25, 10 und 15% übernommen. In den BB-Flusskasko heißt es unter anderem:

»2. Deckungsumfang

Die Versicherer tragen im Rahmen der Bestimmungen der ADS und dieser Police alle Gefahren, denen das Fahrzeug während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist, insbesondere Teilschäden, Totalverlust, Havarie-Grosse, Bergungskosten und Ersatz an Dritte durch nautisches Verschulden. ...

...

6. Ersatz an Dritte

a) An die Stelle von § 78 ADS. tritt folgende Regelung:

aa) Der Versicherer leistet Ersatz für Schäden, die der Versicherungsnehmer dadurch erleidet, dass er aufgrund von gesetzlichen Bestimmungen die einem Dritten verursachten Schäden zu ersetzen hat, die bei der Bewegung des Schiffes oder bei unmittelbar damit im Zusammenhang stehenden navigatorischen Maßnahmen entstanden sind.

...

b) Für die Ersatzleistung des Versicherers in Fällen von Bergung, Hilfeleistung und Ersatzansprüchen Dritter werden Schiffe und Gegenstände im Eigentum des Versicherungsnehmers wie fremdes Eigentum behandelt«

(so genannte Schwesterschiffklausel).

[3] Jeweils durch Verschulden der Schiffsführer der Kl. sank am 16. November 2001 auf dem Rhein der im Koppolverband mit dem GMS »Express 2« geführte SL »Express 21« und kollidierte der Koppolverband GMS »Express 6«/SL »Express 61« am 3. Januar 2002 auf dem Main mit dem GMS »W.« sowie am 7. Januar 2002 auf dem Rhein mit