

## Zum Begriff des Schadens und zur Kausalität im Recht der CMR

Koller, Prof. Dr. Ingo

### I. Einleitung

#### 1. Der deutsche Text der CMR

Die "amtliche" Übersetzung der CMR spricht an verschiedenen Stellen von Schaden bzw. Schäden (Art. 7 Abs. 1 und 3, 11 Abs. 2, 12 Abs. 7, 17 Abs. 5, 22 Abs. 2, 23 Abs. 5, 26 Abs. 2, 29 Abs. 1 CMR). Die Frage der Kausalität zwischen einem bestimmten Verhalten oder Unterlassen einer Partei wird mit den Begriffen "entstehen" (Art. 7 Abs. 1 und 3, 11, 12, 22 Abs. 2, 23 Abs. 5 CMR), "verursacht" (Art. 29 Abs. 1 CMR) sowie "zu dem Schaden beigetragen haben" (Art. 17 Abs. 5 CMR) angeschnitten. Der CMR läßt sich nicht ohne weiteres entnehmen, welches Schadens- und Kausalitätsverständnis sich hinter diesen Begriffen verbirgt.

#### 2. Der Schadensbegriff und die Kausalität im deutschen Recht

-Im deutschen Recht wird zwischen dem Schaden im natürlichen Sinn<sup>1</sup> bzw. in der Umgangssprache und dem Schaden im juristischen Sinn unterschieden. Als Schaden im natürlichen Sinn kann man jede Einbuße bezeichnen, die jemand durch ein bestimmtes Ereignis an seinen materiellen oder immateriellen Vermögens- und Lebensgütern einschließlich der Minderung seiner Chancen erleidet. Der juristische Schadensbegriff, soweit es ihn überhaupt gibt<sup>2</sup>, geht zum Teil über den natürlichen Schadensbegriff hinaus, zum großen Teil engt er ihn ein. Bei Vermögensschäden ist nach deutschem Verständnis Ausgangspunkt die sogenannte Differenzhypothese. Sie wird in einer Vielzahl von Fallgruppen wertend korrigiert. Es ist deshalb heute weitgehend anerkannt, daß sich der ersatzwürdige Schaden angesichts der Vielgestaltigkeit der Probleme nicht aus einem Schadensbegriff deduzieren läßt, sondern daß er je nach Fallgruppe wertend zu ermitteln ist<sup>3</sup>. In diesem Zusammenhang sind die Fallgruppen der Vorteilsausgleichung, der frustrierten Aufwendungen, des Nutzungsentgangs, der Einbuße an Freizeit, der Vorsorgemaßnahmen, der abstrakten Schadensberechnung und der Drittschadensliquidation zu nennen.

-Auch die gängigen Vorstellungen über die kausale Verknüpfung von Ursache und Schaden werden im deutschen Recht juristisch modifiziert, um eine als unerträglich empfundene Ausdehnung der Schadensersatzpflichten zu verhindern. So ist es unter dem Schlagwort der "adäquaten Verursachung" anerkannt, daß bestimmte Ursachen auszublenden sind. Die Rechtsprechung und die Literatur arbeiten mit einem Wahrscheinlichkeitskriterium, das eingeschränkt der Vorhersehbarkeit des Schadenseintritts und -ausmaßes Rechnung trägt. In der praktischen Rechtsanwendung wird das Wahrscheinlichkeitselement allerdings meist durch nicht aufgedeckte Wertungen über die Angemessenheit einer Schadensersatzleistung ersetzt<sup>4</sup>. In der Literatur plädiert man deshalb vielfach dafür, die Adäquanzformel aufzugeben und statt dessen auf den Schutzzweck der den Schadensersatzanspruch begründenden Norm abzustellen. Auch insoweit ist jedoch festzuhalten, daß sich die Argumentation mit dem Schutzzweck in weitem Umfang mehr oder minder offen ins Spiel gebrachten Angemessenheitstopoi öffnet, da der Zweck der Haftungsnorm vielfach nichts darüber aussagt, welche Schäden zu ersetzen sind.

-Insgesamt kann mithin konstatiert werden, daß sich die Vorstellungen des deutschen Rechts von dem, was Schaden ist und was an Schaden verursacht worden ist, weit von dem entfernt haben, was man in der Umgangssprache mit den Begriffen "Schaden" und "Verursachung" bezeichnet. Nun wäre es sicherlich verfehlt, die Existenz spezifisch juristischer Vorstellungen zum Begriff des Schadens und

der Verursachung zu registrieren und diese Vorstellungen ohne weiteres für die Auslegung der Begriffe "Schaden", "Schäden", "entstehen", "verursachen", "beitragen" im Rahmen der CMR fruchtbar zu machen. Man muß nämlich zum einen berücksichtigen, daß die genannten Begriffe für die Interpretation der CMR ohne jede Bedeutung sind<sup>5</sup>. Auch in Deutschland sind gem. Art. 51 Abs. 3 CMR ausschließlich die englische und französische Fassung der CMR verbindlich<sup>6</sup>. Zum anderen stellt sich die Frage, ob es überhaupt zulässig ist, den von der CMR verwendeten Schadens- und Verursachungsbegriff juristisch zu konkretisieren, und, wenn ja, ob eine bestimmte Rechtsordnung die dafür maßgeblichen Wertungen zur Verfügung zu stellen hat.

## II. Der Begriff des Schadens in der englischen und französischen Fassung der CMR

### 1. Die Bedeutung der Begriffe "damage", "avarie", "prejudice", "dommage" in der Umgangssprache

-Die englische Fassung der CMR spricht in den Art. 2 Abs. 1 S. 2, 7 Abs. 1 und 3, 10, 11 Abs. 2 S. 2, 12 Abs. 7, 17 Abs. 1, 2, 4 und 5, 18 Abs. 1, 2 und 3, 22 Abs. 2, 23 Abs. 5, 25, 26, 28 Abs. 1 und 2, 29 Abs. 1, 30 Abs. 1 und 2, 32 Abs. 1 a, 36, 37 Buchst. a, b, und c, in denen in der deutschen Übersetzung von Schaden bzw. Schäden die Rede ist, von "damage". Dieser Begriff wird in üblichen Lexika mit "Schaden, Beschädigung, Nachteil" übersetzt<sup>7</sup>. Dem entspricht, was nach Black's Law Dictionary<sup>8</sup> unter "damage" zu verstehen ist: "loss, injury or deterioration".

-Dort, wo der englische Text "damage" lautet, heißt es im französischen Text der CMR zum Teil "avarie", "prejudice" oder "dommage". Der Begriff "avarie" wird mit "Transportschaden, Havarie", das Wort "prejudice" mit "Nachteil, Schaden" und der auch im französischen Recht mit "prejudice" synonym gebrauchte Begriff "dommage" mit "Schaden" übersetzt<sup>9</sup>.

### 2. Die Prinzipien der Auslegung von Einheitsrecht

a) Es liegt nun sicher nahe, statt der umgangssprachlich weiten Bedeutung der Begriffe "damage", "avarie", "prejudice", "dommage" das Verständnis dieser Begriffe in der englischen und französischen Rechtssprache zugrunde zu legen. Wenn man diesen Schritt tut, darf man allerdings nicht allein auf diese Begriffe blicken, sondern muß berücksichtigen, daß es um Ersatz (responsible, liable, make a claim, pay compensation bzw. repond, responsable, tenu de payer) von Schäden (damage, prejudice, dommage) geht, also um die ersatzfähigen und -pflichtigen Schäden. Allerdings wird für das ebenfalls zum internationalen Einheitsrecht zählende UN-Kaufrecht plausibel die Ansicht vertreten, daß mit Rücksicht auf den internationalen Charakter die Tragweite der Begriffe nicht der Gesetzessprache des Landes zu entnehmen sei, in dessen Sprache das Einheitsrecht formuliert sei. Vielmehr sei der Text internationaler, Einheitsrecht schaffender Abkommen Ausdruck von Kompromissen. Daher führe in der Regel die Ermittlung des Sinns eines fremdsprachigen Begriffs im Heimatrecht nicht zum Ziel<sup>10</sup>. Gleiches gilt auch für die CMR, die ebenfalls zur Kategorie des Einheitsrechts (uniform law, droit uniforme) zählt. Es ist nicht anzunehmen, daß die Mitglieder der Verhandlungskommission, die die CMR redigiert haben, und die Staaten, die die CMR ratifiziert haben, bis in die Einzelheit hinein die Konturen des Schadensbegriffs im englischen und französischen Recht gekannt haben, als sie den Text in englischer und französischer Sprache beschlossen. Es ist deshalb nicht zu unterstellen, daß die Verfasser der CMR ins Blaue hinein den englischen/französischen Schadensbegriff übernehmen wollten, zumal sich beide Begriffe keineswegs decken. Es liegt deshalb aus der Sicht des Willens des historischen Gesetzgebers sicherlich näher, daß man sich primär an der umgangssprachlichen Bedeutung der Begriffe "damage", "prejudice", "dommage", d. h. an dem natürlichen Schadensbegriff, orientiert.

b) Die Auslegung endet natürlich auch im internationalen Einheitsrecht nicht an den weiten Grenzen,

in denen ein Begriff umgangssprachlich benutzt wird. Vielmehr ist auch im Einheitsrecht der Begriff spezifisch juristisch zu konkretisieren. Dies hat anhand der Systematik des Gesetzes und der Materialien zu erfolgen, die einen Rückschluß auf den Willen der Konferenz zulassen, die das Einheitsrecht formuliert hat<sup><11></sup>. Soweit sich aus dem Einheitsrecht und den Materialien Anhaltspunkte ableiten lassen, ist auch eine teleologische Auslegung zulässig und sachgerecht<sup><12></sup>. Besagen die gleichermaßen verbindlichen Texte des Einheitsrechts ihrem Wortlaut zufolge nicht dasselbe, so ist gleichwohl davon auszugehen, daß die Begriffe nur eine Bedeutung besitzen<sup><13></sup>. Unabhängig davon, ob man das Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge<sup><14></sup> für anwendbar hält<sup><15></sup> oder nicht<sup><16></sup>, ist diese eine maßgebliche Bedeutung primär anhand der Systematik des Gesetzes und sekundär anhand der Materialien zu ermitteln. Wo alle diese Auslegungsinstrumente versagen, ist nach verbreiteter Ansicht rechtsvergleichend der Bereich eines übereinstimmenden Verständnisses in den Vertragsstaaten zu erforschen<sup><17></sup>. Maßgeblich ist mit anderen Worten dann das gemeinsame Minimum<sup><18></sup>. Andere plädieren in einer derartigen Situation für eine eigenständige Interpretation der Begriffe unter Berücksichtigung der Literatur und Rechtsprechung der anderen Vertragsstaaten.

### 3. Die Systematik der CMR

a) Die CMR enthält zahlreiche Vorschriften, in denen einerseits von "loss", "damage", "delay" und andererseits von "perte", "avarie", "retard" die Rede ist. "Loss" bedeutet in der englischen Umgangssprache "Verlust, Nachteil", aber auch wie "damage" schlechthin "Schaden"<sup><19></sup>. Die Kombination der Begriffe "loss" und "damage", die beide mit "Schaden" übersetzt werden können, zeigt jedoch, daß unterschiedliche Fallgruppen erfaßt werden sollen. Wie allgemein anerkannt, ist deshalb dort, wo die Begriffe "loss" und "damage" nacheinander aufgezählt werden<sup><20></sup>, anzunehmen, daß die CMR von Verlust und Beschädigung des Guts spricht. Das wird durch die Fassung der zentralen Anspruchsnorm des Art. 17 Abs. 1 CMR bestätigt. Dort heißt es: ". . . for the total or partial loss of goods and for damage thereto . . ." Die Formulierung "loss of goods" beweist eindeutig, daß Güterverluste im Sinn des Besitzverlusts gemeint sind, während "damage thereto", d. h. "damage to the goods", nur die Beschädigung betreffen kann. Gleiches gilt für die französische Fassung derjenigen Artikel, in denen "perte" und "avarie" kumulativ genannt werden<sup><21></sup>. Zwar wird der Begriff "avarie" auch allgemein im Sinn von Transportschaden verwandt, unter den man auch den Verlust des Guts subsumieren könnte<sup><22></sup>. Ferner ist eine der Bedeutungen von "perte" "Schaden", selbst wenn der Schwerpunkt des Begriffs bei "Verlust", "Verderben" liegt<sup><23></sup>. Auch hier kann aber wieder der Kombination von "perte" und "avarie" entnommen werden, daß die CMR damit die unterschiedlichen Fallgruppen des Verlusts und der Beschädigung kennzeichnen will. Dies wird durch die Art. 23 Abs. 1 und 25 Abs. 1 CMR bestätigt, in denen der Gesetzgeber die Haftungshöchstgrenzen unterschiedlich für die Fälle des Verlusts und der Beschädigung regelt. Art. 25 Abs. 1 CMR, in dem die CMR von "damage" bzw. "avarie" spricht, bezieht sich auf Fälle, in denen der Wert des Guts lediglich gemindert ist. Das ist nur bei Beschädigungen denkbar. Art. 23 Abs. 1 CMR, der mit den Begriffen "loss" bzw. "perte" arbeitet, knüpft dagegen an den vollen Wert des Guts an. Das ist nur bei Verlusten sinnvoll. b) Es gibt aber auch eine Reihe von Vorschriften, bei denen die Systematik des Gesetzes keine oder jedenfalls keine eindeutige Auskunft gibt.

aa) In diesem Zusammenhang ist zunächst Art. 37 CMR zu nennen. Er verwendet in der französischen Fassung den Begriff "dommage"<sup><24></sup>, während die englische Fassung des Artikels mit der Formulierung "loss or damage" arbeitet. Die französische Fassung ist mithin bedeutend weiter als die englische, wenn man die Begriffe "loss" und "damage" nicht, wie es die isolierten Begriffe zuließen, synonym mit "Schaden" übersetzt. Gegen dieses Verständnis steht indessen, daß in Art. 37 CMR die Begriffe "loss" und "damage" mit dem Begriff "or" miteinander verbunden sind, also in einem

gewissen Gegensatz stehen. Dies weist in die Richtung auf die amtliche deutsche Übersetzung<25> mit "Verlust oder Beschädigung". Die französische Fassung, die den Begriff "dommage" verwendet, wäre mithin zu weit geraten.

Von der Systematik der CMR her ist allerdings nicht einzusehen, warum die Rückgriffsregelung des Art. 37 CMR nur Güterschäden und nicht auch Verspätungsschäden betrifft. Hill/Messent<26> wollen daher den Begriff "loss" im Rahmen des Art. 37 CMR im Sinn von Schaden schlechthin interpretieren. Ihnen ist zuzustimmen. Die systematisch richtige und in sich stimmige Formulierung enthält nämlich die französische Fassung. In Art. 37 S. 1 CMR ist von "indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention" bzw. von "paid in compliance with the provisions of this Convention", also von "Zahlung aufgrund von Bestimmungen der CMR", die Rede. Gem. Art. 36 CMR haftet der erste, letzte und der real schädigende Frachtführer für Verlust, Beschädigung und Verzögerung.

Nachnahmeschäden (Art. 21 CMR) sind in Art. 36 CMR nicht aufgeführt. Für sie haften alle Frachtführer unmittelbar aus Art. 21, 34 CMR, sofern man Art. 36 CMR nicht analog anwenden will. Art. 37 CMR regelt mithin den Rückgriff bei Verlust, Beschädigung des Guts, Verspätungs- und Nachnahmeschäden. Die Begriffe "loss or damage" sind deshalb konsequenterweise im Sinn von "dommage", d. h. von Schaden schlechthin, zu interpretieren. Die amtliche deutsche Übersetzung ist schlicht falsch. bb) Der englische Text ist auch in den Fällen der Art. 7 Abs. 1 und 3, 10, 11 Abs. 2 S. 2, 12 Abs. 7, 17 Abs. 5, 25, 29 CMR irritierend.

aaa) Die Abs. 1 und 3 des Art. 7 CMR sprechen dort von "liable for all expenses, loss and damage", wo es im französischen Text "frais et dommages" heißt. Da es in Art. 7 CMR um Schäden des Frachtführers geht, kann mit "loss and damage" nicht "Güterverlust und Beschädigung" gemeint sein, sondern allgemein "Schaden". Präziser ist der französische Text abgefaßt, der nicht von "perte", "avarie" spricht, sondern hier den Begriff "dommage" verwendet. Dem Begriff "frais" entsprechen die "expenses". Die Abs. 1 und 3 des Art. 7 CMR erfassen mithin neben den Kosten bzw. Aufwendungen allgemein Schäden. In welchen Grenzen diese Schäden ("dommages") zu ersetzen sind, ist mittels systematischer Interpretation nicht zu klären.

bbb) Gem. den Art. 10 und 11 Abs. 2 CMR ist der Absender haftbar für "damage to persons, equipment or other goods" bzw. "for any damage". Der französische Text formuliert "dommage pour personnes, au matériel ou d'autres marchandises" bzw. "tous dommages". Auch hier wird aus der Perspektive der Begriffsbildung des englischen Textes der Begriff "damage" nicht folgerichtig im Sinn von Beschädigung verwandt. Vielmehr erfaßt, wie der Kontext und die französische Fassung der CMR erhellen, jede Art von Schaden.

ccc) Gleiches gilt für Art. 26 Abs. 2 CMR, wo in der englischen Fassung von "additional loss and damage", in der französischen Fassung von "dommage supplémentaire" die Rede ist. Vor dem Hintergrund des Art. 26 Abs. 1 CMR, in dem auch Verspätungsschäden erwähnt werden, ist es evident, daß die englische Fassung der CMR

unter "loss and damage" nicht Güterverlust und Beschädigung, sondern wie die französische Fassung beweist, alle Schäden infolge von Güterverlusten, Beschädigungen und Verspätungen meint<27>.

ddd) In seiner weiten Bedeutung wird der Begriff "damage" auch in den Art. 12 Abs. 7, 23 Abs. 5, 25, 29 CMR gebraucht.

(1) Im Fall des Art. 12 Abs. 7 CMR drohen dem Verfügungsberechtigten infolge<28> der Nichtbeachtung von Weisungen oder des Sperrpapiercharakters des Frachtbriefs in erster Linie Güterverluste, aber auch Verspätungs- und Nachnahmeschäden. Interpretiert man den Begriff "damage" in Art. 12 Abs. 7 CMR im Sinn von Beschädigung und den Begriff "loss" wie in Art. 17 Abs. 1 CMR im Sinn von Güterverlust, so wären, da die Vorschrift außer "damage" nur die Fallgruppe des "loss" nennt, Verspätungs- und Nachnahmeschäden nicht zu ersetzen. Ein tieferer Grund für diese

Haftungseinschränkung ist nicht ersichtlich. Er ergibt sich auch nicht aus der französischen Fassung des Art. 12 Abs. 7 CMR, die allgemein "prejudice" für ersatzfähig erklärt. "Loss or damage" soll daher tautologisch verdeutlichen, daß jede Art von Schaden zu ersetzen ist.

(2) Daß der Begriff "damage" in Art. 25 CMR im Sinn von "avarie", d. h. von Beschädigung, zu verstehen ist, wurde bereits gezeigt<sup>29</sup>. Bei Art. 23 Abs. 5 CMR geht es dagegen um den Schaden schlechthin. In diese Richtung weist nicht nur der französische Text mit dem Begriff des "prejudice", sondern auch die Erwägung, daß die Norm angesichts des Art. 25 CMR überflüssig und sinnwidrig wäre, wenn sie nur Beschädigungen infolge von Verspätungen regeln wollte. (3) Auch in Art. 29 CMR wird der Begriff "damage" allgemein im Sinn von Schaden gebraucht. Der Begriff bezieht sich auf die Normen, die die Haftung einschränken und die Beweislast verteilen. Dazu zählen Art. 23 Abs. 1 bis 4 CMR in den Fällen des Güterverlusts, Art. 25 CMR bei Beschädigungen des Guts, Art. 23 Abs. 5 CMR bei Verspätungsschäden, Art. 21 CMR bei Nachnahmefehlern. All diesen Schadensarten wird der Oberbegriff "damage" bzw. "dommage" zugeordnet. Allerdings sagt Art. 29 CMR nicht, welcher Schaden zu ersetzen ist. Er sagt nur, daß alle in der CMR statuierten Haftungsschranken fortfallen sollen, so daß ausschließlich die pauschale Anordnung der Haftung in Art. 17 Abs. 1 CMR ("shall be liable", "est responsable") bzw. in Art. 21 CMR ("shall be liable . . . for compensation", "est tenu d'indemniser") zum Tragen kommt. Ob dann bei Güterverlusten und -beschädigungen, Verspätungen und Nachnahmefehlern der natürliche Schaden oder ein juristisch näher zu bestimmender Schaden zu ersetzen ist, ist nicht ausdrücklich geregelt<sup>30</sup> eee) Insgesamt hat eine systematische Betrachtung der Begriffe "loss", "damage", "prejudice" und "dommage" ergeben, daß die CMR diese Begriffe nicht einheitlich verwendet. Dies betrifft vor allem den Begriff "damage", der bald im Sinn von Beschädigung des Guts, bald im Sinn von Schaden schlechthin zu interpretieren ist.

#### 4. Die Reichweite der Begriffe "damage", "dommage", "prejudice"

-Wie gezeigt, verwendet die CMR in den Art. 7 Abs. 1 und 3, 10, 11, 12 Abs. 7, 23 Abs. 5, 25, 26 CMR die Formulierungen "damage", "dommage", "prejudice" allgemein im Sinn von "Schaden". Art. 29 CMR ordnet mittelbar i. V. m. den Art. 17 Abs. 1, 21 CMR an, daß der Frachtführer für die durch Güterverlust, Beschädigung, Verspätung oder Nachnahmefehler verursachten Schäden einzustehen hat. Legt man die umgangssprachliche Bedeutung der Begriffe zugrunde, so sind alle Schäden zu ersetzen, gleichgültig, ob es sich um unmittelbare oder mittelbare, um Vermögens- oder Nichtvermögensschäden handelt. Eine Liquidation von Drittschäden scheint teilweise<sup>31</sup> unbeschränkt zulässig zu sein denn Art. 23 Abs. 5 CMR spricht z. B. nur davon, daß die Verspätung einen Schaden verursacht hat, nicht aber davon, bei wem der Schaden entstanden sein muß. Diese Ergebnisse widersprechen evident dem Gerechtigkeits empfinden. Es ist sowohl im deutschen als auch z. B. im französischen und englischen Recht anerkannt, daß der natürliche Schadensbegriff nur einen ersten Anhaltspunkt liefern kann, welche Schäden ersatzfähig sind, daß also der natürliche Schadensbegriff juristisch eingeschränkt oder auch erweitert werden muß. So führt McGregor<sup>32</sup> zum englischen Recht plastisch aus, der Grundsatz, daß der Kläger so zu stellen sei, wie er stünde, wenn der Vertrag ordentlich erfüllt worden wäre, sei nur der Ausgangspunkt bei ihm zu verharren wäre für den Schädiger zu hart. Es ist deshalb auch für die CMR ein Rahmen zu entwickeln, innerhalb dessen der Ersatz von "damage", "prejudice", "dommage" verlangt werden kann.

-Die Materialien zur CMR sind zur Tragweite des Schadensbegriffs wenig aussagekräftig. Ausschließlich Loewe<sup>33</sup> berichtet, wie sich die Verfasser die Konkretisierung des Schadensbegriffs vorgestellt haben. Sein Bericht bezieht sich auf Art. 26 Abs. 2 CMR. Dort hätten die Verfasser der CMR mit den Begriffen "damage" und "dommage" nicht den Ersatz eines jeden mittelbaren und eines jeden ideellen Schadens vorschreiben wollen. Da es aber den Rahmen des Übereinkommens

gesprengt hätte, sich über den Schadensbegriff zu einigen, habe man die Frage offengelassen. Im Rahmen der CIM, dem Modell der CMR<sup>34</sup>, ist die Tragweite der Begriffe "dommage" (Art. 34 § 2, 36, 37 CIM i. d. F. von 1952) und "prejudice" nicht problematisiert worden. Nanassy<sup>35</sup> führt lediglich unter Berufung auf die allgemeine Meinung aus, daß auch "subjektive Schäden" zu ersetzen seien. Darunter versteht er, wie seine Beispiele zeigen, primäre Vermögensschäden. Im Zusammenhang mit der unbeschränkten Haftung gem. Art. 37 CIM ventiliert Nanassy nur die Frage, ob auch Schäden Dritter zu ersetzen seien, und bejaht dies dort, wo auf Rechnung des Dritten gehandelt worden sei<sup>36</sup>.

-In dieser Situation sind drei Wege gangbar.

Erstens können die Gerichte unter Beachtung der Entscheidungen der Gerichte der anderen Vertragsstaaten eigenständig die Tragweite der Begriffe "damage", "dommage", "prejudice" entfalten, ohne sich an an deren Rechtsordnungen zu orientieren. Die Folge dieses Ansatzes wird sein, daß die Gerichte ohne langes Nachdenken die Grenzen so ziehen werden, wie sie ihnen von ihrer eigenen Rechtsordnung her vertraut sind<sup>37</sup>. Man könnte sich zweitens auf den Standpunkt stellen, daß im Wege der Rechtsvergleichung das gemeinsame Minimum des zu ersetzenden Schadens zu ermitteln sei<sup>38</sup>.

Schließlich ist es vorstellbar, die Grenzen des Schadensbegriffs dem nach IPR jeweils ergänzend anzuwendenden Recht zu entnehmen.

aa) Der zuerst genannte Lösungsansatz provoziert Rechtsunsicherheit. Selbst wenn zu erwarten ist, daß jedes Gericht auf die ihm vertrauten Schadenskategorien zurückgreift, vermag diese Lösung nicht zu befriedigen denn der Schädiger kann bei Schweigen der CMR erwarten, daß er nur im Rahmen des nach IPR maßgeblichen Rechts haftet. Wenn man schon das Rechtsvereinheitlichungsziel preisgibt, so sollte man die Begriffe offen und fachgerecht nach IPR-Grundsätzen konkretisieren.

bb) Aus der Sicht des Einheitsrechts ist es sicherlich optimal, mit Hilfe der Rechtsvergleichung einen einheitlichen Schadensbegriff zu entwickeln. Diese Aufgabe dürfte indessen die Leistungsfähigkeit der Gerichte, aber auch der Rechtswissenschaft übersteigen, denn es müßten z. B. auch die Rechtsordnungen Finnlands, Ungarns, Rußlands oder Rumäniens berücksichtigt werden.

cc) Nicht von ungefähr plädiert Renger<sup>39</sup> hinsichtlich der zum Kreis der internationalen Einheitsrechte zählenden CRTD<sup>40</sup>, für die Auslegung des Schadensbegriffs auf das nationale Recht zurückzugreifen. Die Denkschrift der Bundesregierung zum internationalen Ölhaftungsübereinkommen enthält den Hinweis: "Eine genauere Festlegung, welche Verluste und Schäden . . . erfaßt werden, war . . . nicht möglich. Mit verschiedenen Auslegungen muß gerechnet werden."<sup>41</sup> Zum WA wird u. a. von Ruhwedel<sup>42</sup>, Schaps/Abraham<sup>43</sup>, Schmid<sup>44</sup> und Guldimann<sup>45</sup> dargelegt, daß mit der Formulierung ". . . est responsable du dommage . . . lorsque l'evenement qui a cause le dommage" nicht auf einen bestimmten Schadensbegriff Bezug genommen wird, daß vielmehr der Schadensbegriff anhand des ergänzend anwendbaren Rechts zu konkretisieren sei. Dieselbe Ansicht vertritt Loewe<sup>46</sup> zur CMR, wenn er unter Hinweis darauf, daß sich die Verfasser der CMR über die Tragweite des Schadensbegriffs nicht geeinigt haben, vorschlägt, das ergänzend anwendbare Recht heranzuziehen. All dies zeigt, daß die Begriffe "damage", "dommage", "prejudice" einerseits nicht im Sinn der Umgangssprache interpretiert werden dürfen, daß andererseits eine berechenbare Konkretisierung dieser Begriffe nur möglich ist, wenn auf das nach IPR einschlägige nationale Recht abgehoben wird<sup>47</sup>.

### III. Kausalität

Weder die Systematik der CMR noch die Entstehungsgeschichte der CMR zeigen, welchen

Kausalitätsvorstellungen die Verfasser der CMR angehangen haben<sup>48</sup>. So ist es denn nicht verwunderlich, daß die Gerichte sich an den heimischen Kausalitätsprinzipien orientieren. Der BGH<sup>49</sup> greift im Rahmen des Art. 29 CMR ohne weiteres auf eine Entscheidung des RG<sup>50</sup> zur Haftung eines Verlegers bei Falschmeldungen seiner Zeitung zurück, die mit der Adäquanztheorie arbeitet. Den gleichen Standpunkt nimmt der BGH in seinem Urteil vom 30. 9. 1993<sup>51</sup> ein, dessen amtlicher Leitsatz besagt, daß nur adäquat kausal verursachte Vermögenseinbußen zu ersetzen sind. Der BGH ist damit über den Wortlaut der CMR<sup>52</sup> hinweggegangen, der auf die natürlichen Kausalitätsvorstellungen verweist, die unter dem Namen Äquivalenztheorie bekannt sind. Die Äquivalenztheorie zugrunde zu legen wird auch für die vergleichbare Problematik im Rahmen des UN-Kaufrechts<sup>53</sup> und des EKG<sup>54</sup> vorgeschlagen. Diese Lösung mag sich im Einheitskaufrecht durchsetzen, nicht jedoch im Bereich der CMR, denn nach Einheitskaufrecht sind nur die vorhersehbaren Schäden ersatzwürdig (Art. 74 S. 2 UN-Kaufrecht). Es ist sicherlich gleichgültig, ob man das Vorhersehbarkeitskriterium als Kausalitätselement qualifiziert. Jedenfalls mindert es den Druck, mit Hilfe einer spezifisch juristischen Kausalitätsfigur den Kreis der ersatzwürdigen Schäden einzuschränken. Der Schadensbegriff der CMR kennt dagegen keine Schranke der Vorhersehbarkeit. Deshalb besteht bei der CMR stärker das Bedürfnis zu verhindern, daß jede für die Schadensfolge nicht hinwegzudenkende Ursache für kausal erklärt wird.

Auch hier<sup>55</sup> stellt sich aber wieder die Frage, ob ein CMR-spezifischer Kausalitätsbegriff - gegebenenfalls rechtsvergleichend - erarbeitet werden soll oder ob die nach IPR maßgeblichen Kausalitätsprinzipien für anwendbar erklärt werden sollen. Wie auch immer man sich entscheidet: Die Entscheidung kann nur im Einklang mit dem Schadensbegriff gefällt werden denn in allen Rechtsordnungen sind Schadensbegriff und Kausalität zwangsläufig eng aufeinander abgestimmt. Von dem hier zum Schadensbegriff vertretenen Standpunkt aus muß man deshalb die Kausalitätsgrundsätze ebenfalls dem nach IPR ergänzend anzuwendenden Recht entnehmen.

#### IV. Ergebnisse

1. Im Licht der allein maßgeblichen englischen und französischen Texte arbeitet die unverbindliche deutsche Übersetzung der CMR in Art. 37 Buchst. a und b CMR fälschlich mit den Begriffen "Verlust" oder "Beschädigung" statt mit dem Begriff "Schaden". Wie in Art. 29 CMR sind mit dem Begriff "Schaden" die in Art. 17 ff.

CMR genannten Schadensformen gemeint, nämlich Güterverlust, -beschädigung, Verspätung, Nachnahmefehler, gegebenenfalls verzögerte Entschädigungsleistung.

2. Soweit die deutsche Übersetzung der CMR in den Art. 7 Abs. 1 und 3, 11 Abs. 2, 12 Abs. 7, 17 Abs. 5, 22 Abs. 2, 23 Abs. 5 den Begriff "Schaden" bzw. "Schäden" verwendet, ergibt sich der Umfang der ersatzfähigen Schäden aus dem nach den Regeln des IPR ergänzend anwendbaren Recht. Gleiches gilt dort, wo die CMR ausschließlich die Haftung anordnet (Art. 29 CMR).

-Die Frage der Kausalität eines Ereignisses bzw. eines Unterlassens für einen Schaden ist ebenfalls anhand des nach IPR ergänzend anwendbaren Rechts zu entscheiden.

#### Fußnoten:

\* Gewidmet Herrn Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg, zum 65. Geburtstag am 23. 3. 1994. Herrn Assessor Florian Faust danke ich für seine Unterstützung bei der Zusammenstellung der ausländischen Literatur und Rechtsprechung.

2 Vgl. Staudinger/Medicus, BGB 12. Aufl. vor § 249 Rdz. 32.

3 Vgl. Magnus, Schaden und Ersatz 1987 S. 307.

4 Vgl. Palandt/Heinrichs aaO (Fn. 1) vor § 249 Rdz. 61.

5 Dabei wird nicht verkannt, daß sich deutsche Juristen de facto in der Regel allein am deutschen Text orientieren. Der Umstand allein, daß der deutsche Text von Österreich, der Schweiz und Deutschland gemeinsam erarbeitet worden ist, begründet keine Vermutung der Richtigkeit (anders Herber/Czerwenka, Internationales Kaufrecht 1991 Art. 7 Rdz. 7 zum UN-Kaufrecht) denn eine besondere Autorität der Übersetzer ist nicht zu erkennen. Das Parlament hat ausschließlich den englischen und französischen Text ratifiziert. Die Übersetzung ist nichts anderes als ein erstes Orientierungsmittel.

6 BGH TranspR 92, 100 (101) Denkschrift der Bundesregierung BT-Drucks. III/1144 S. 34.

7 Cassell's German and English Dictionary 3. Aufl. London Stichwort "damage".

8 Black's Law Dictionary 6. Aufl. St. Paul (Minn.) 1990 Stichwort "damage".

9 Knauer/Fleck, Wörterbuch Französisch-Deutsch/Deutsch-Französisch München 1988 Stichworte "avarie", "prejudice", "dommage".

10 Soergel/Lüderitz, BGB 12. Aufl. Art. 7 UN-Kaufabkommen Rdz. 2 Herber/Czerwenka aaO (Fn. 5) Art. 7 Rdz. 4 von Caemmerer/Schlechtriem/Herber, Kommentar zum Einheitlichen UN- Kaufrecht 1990 Art. 7 Rdz. 13, 23 und 26 Bianca/Bonell, Commentary on the International Sales Law Mailand 1987 Art. 7 Anm. 2.2.2.

11 Vgl. BGH VersR 92, 383 (384) = NJW 92, 621 (622) Herber/Czerwenka aaO (Fn. 5) Art. 7 Rdz. 8.

12 Vgl. BGH WM 76, 566 (567) VersR 89, 309 (310) Koller, Transportrecht - Kommentar zu Spedition und Straßentransport -2. Aufl. 1993 vor Art. 1 CMR Rdz. 4 m. w. N.

13 Vgl. BGH VersR 92, 383 (384) = NJW 92, 621 (622).

14 BGBl 1985 II 926.

15 BGH VersR 92, 383 (384) = NJW 92, 621 (622).

16 Einschränkend Herber/Czerwenka aaO (Fn. 5) Art. 7 Rdz. 4.

17 Zurückhaltend Herber/Czerwenka aaO (Fn. 5) Art. 7 Rdz. 9.

18 So Bleckmann (ZGR 92, 364 (366)) für die Auslegung des in den verschiedenen Amtssprachen abgefaßten originären EG-Rechts.

19 Cassell aaO (Fn. 7) Stichwort "loss". Vgl. auch Black aaO (Fn. 8) Stichwort "loss": "Loss is a generic and relative term. It . . . is not a word of limited, hard and fast meaning."

20 Meist in Kombination mit "delay" bzw. "retard". Vgl. Art. 2 Abs. 1 S. 2, 17 Abs. 1, 2 und 4, 18 Abs. 1 und 2, 28 Abs. 1, 30 Abs. 1 und 2, 32 Abs. 1 a, 36 CMR. 21 S. Fn. 20. 22 S. oben Text bei Fn. 9. 23 Knauer/Fleck aaO (Fn. 9) Stichwort "perte". 24 S. Text oben bei Fn. 9. 25 Dazu Text bei Fn. 6. 26 Hill/Messent, CMR: Contracts for the international carriage of goods by road London 1984 S. 219. 27 Vgl. auch McGregor, The Law of Damages 15. Aufl. 1988 Rdz. 8 Fn. 27, der die Begriffe "loss" und "damage" für austauschbar hält. 28 "Caused thereby". 29 S. oben Text bei Fn. 23. 30 Näher Text bei Fn. 31. 31 Anders z. B. Art. 7 Abs. 1 und 2 CMR ambivalent der Text der Art. 10, 12 Abs. 7, 26 Abs. 2 CMR. 32 McGregor aaO (Fn. 27) Rdz. 12. 33 Loewe ETR 76, 503 (571 f.). 34 Vgl. BGH VersR 74, 325 = NJW 74, 412 Koller aaO (Fn. 12) vor Art. 1 CMR Rdz. 4. 35 Nanassy, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht Wien 1956 S. 629, 643, 652. 36 Nanassy aaO (Fn. 35) S. 654. 37 Vgl. Clarke, International Carriage of Goods by Road: CMR 2. Aufl. London 1991 S. 312 Putzeys, Le contrat de transport routier de marchandises Brüssel 1981 S. 296 ("dommage direct") sowie S. 310, der immaterielle Schäden für ersatzfähig erklärt ebenso ders., Droit de Transports et Droit Maritime 2. Aufl. S. 207 ferner Brunat Bulletin des Transports 82, 202 offenlassend Hill/Messent aaO (Fn. 26) S. 145 vgl. auch Huber IPRax 88, 147 (149), der dies für unausweichlich erklärt. Auch im Bereich der Anwendung des WA ist ein starker Trend zur Orientierung am heimischen Recht zu verzeichnen (s. die Nachweise bei Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook Dordrecht 1988 S. 69, 81 f., 122). 38 Vgl. Text oben bei Fn. 18. 39 Renger VersR 92, 778 (780). 40 Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen vom 10. 10. 1989. 41 BT-Drucks. 7/2299 S. 60. 42 Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag 2. Aufl. S. 141 unter Hinweis auf OLG Frankfurt/M. NJW 78, 502 (503) = VersR 78, 159 L. 43 Schaps/Abraham, Das Recht der Luftfahrt I 3. Aufl. Art. 18 WA Rdz. 6. 44 Giemulla/Schmid, Warschauer Abkommen Losebl.-Slg. Stand Mai 1993 Art. 18 Rdz. 45. 45 Guldemann, Internationales Lufttransportrecht 1965 Art. 23 WA Rdz. 6. 46 Vgl. Fn. 33. 47 Ebenso Helm in Großkomm. zum HGB 3. Aufl. Anh. III zu § 452 Rdz. 1 OLG Innsbruck TranspR 91, 12 (21). 48 Clarke aaO (Fn. 37) S. 313. 49 BGH TranspR 85, 338 (340). 50 RGZ 148, 154 (165). 51 BGH VersR 94, 119. 52 Zu den Auslegungsgrundsätzen Text oben bei Fn. 10. 53 Vgl. Text bei Fn. 10. 54 Soergel/Lüderitz aaO (Fn. 10) vor Art. 82 EKG Rdz. 3. 55 S. oben Text bei Fn. 36.