

Die Erstattungspflicht von Frachten, Zöllen und sonstigen Kosten gem. Art. 23 Abs. 4 CMR

Koller, Prof. Dr. Ingo

I. Problem

Art. 23 I und II CMR verpflichten grundsätzlich den Frachtführer nur zum Ersatz des gemeinen Werts. Dabei soll es nicht auf den Wert des Guts am vorgesehenen Ablieferungsort ankommen, sondern auf den Wert am Versandort. Auf diese Weise wird der Frachtführer nicht nur von der Pflicht, individuell entgangenen Gewinn zu ersetzen, entlastet. Er läuft auch nicht das Risiko, mit dem Wert am Ablieferungsort den durchschnittlichen entgangenen Gewinn des Empfängers durch Verkauf des Guts am Ablieferungsort ersetzen zu müssen. Die Haftung für den gemeinen Wert am Versandort wird nochmals summenmäßig durch Art. 23 III CMR (8, 33 Sonderziehungsrechte pro kg) beschränkt. In seltsamem Gegensatz zu dieser rigiden Haftungsbeschränkung steht Art. 23 IV CMR. Danach sind ohne summenmäßige Begrenzung Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des Guts entstandene Kosten zurückzuerstatten. Diese Regelung, die weitreichende Ersatzansprüche zu eröffnen scheint, steht in evidentem Widerspruch zum Wertersatzprinzip des Art. 23 I und II CMR. Rechtsprechung und Literatur im In- und Ausland haben daher vielfältig versucht, den Art. 23 IV CMR restriktiv zu interpretieren. Allerdings ist es bislang weder gelungen Klarheit über die maßgeblichen Interpretationskriterien noch über die Ratio des Art. 23 IV CMR herzustellen. Heuer¹ meint sogar, daß die bisherige deutsche Rechtsprechung eher zur Verwirrung als zur Klärung der mit der Anwendung des Art. 23 IV CMR verbundenen Probleme beigetragen habe.

II. Die deutsche Rechtsprechung und Literatur

1. Rechtsprechung

Der 1. Senat des BGH² rechnete in der Entscheidung vom 3. 7. 1974 die Kosten der Rückbeförderung zum Absendeort zu den Kosten i. S. des Art. 23 IV CMR, ohne dies näher zu begründen. In einer späteren Entscheidung faßte der IV. Senat des BGH³ in einem Obiter dictum unter Kosten i. S. des Art. 23 IV CMR lediglich Aufwendungen, die mit dem Transport selbst verbunden sind, die - mit anderen Worten - durch den Transport veranlaßt worden sind. Ohne sich endgültig festzulegen klammerte er solche Kosten aus, die zusätzlich durch den Verlust oder die Beschädigung des Guts entstanden waren.

Manche Instanzgerichte lassen die bloße Kausalität zwischen Transport und Kostenentstehung genügen. So vertrat das OLG Frankfurt/M.⁴ die Ansicht, daß unter Art. 23 IV CMR alle im Zusammenhang mit dem Beförderungsvorgang entstandenen Kosten, gegebenenfalls auch Kosten nach Beendigung des tatsächlichen Beförderungsvorganges, fallen. Es erklärte daher Kosten für ersatzfähig, die aufgewandt worden waren, um verloren gegangenes Gut bei einem Dritten auszulösen. Das OLG Düsseldorf⁵ hat unter Hinweis auf "BGH, VersR 1979, 1105, 1106 letzter Absatz" angenommen, daß die zu Feststellung des Schadens erforderlichen Kosten gem. Art. 23 IV CMR zu erstatten sind. Der BGH hatte in der genannten Entscheidung⁶ in der das Berufungsgericht, die Sachverständigenkosten für ersatzfähig erklärt hatte, ohne jede Begründung festgestellt, daß die Ausführungen des OLG zu Grund und Höhe des Anspruchs keinen Rechtsfehler erkennen lassen.

Demgegenüber ist das OLG Düsseldorf in einer früher gefällten Entscheidung⁷ davon ausgegangen, daß Art. 23 IV CMR nur die "mit dem Transport selbst verbundenen, nicht aber die durch den Verlust oder die Beschädigung entstandenen zusätzlichen Kosten" erfaßt. Es hat deshalb eine Erstattung der Rücktransportkosten abgelehnt. Das OLG Hamburg hat sich in mehreren Urteilen mit der Frage der Kosten i. S. des Art. 23 IV CMR auseinandergesetzt. In der Entscheidung vom 2. 5. 1985⁸ schloß

sich das OLG der Entscheidung des BGH vom 13. 2. 1980⁹ an. In dem Urteil vom 7. 11. 1985¹⁰ vertrat es die Auffassung, daß Zölle, Steuern und Eingangsabgaben, die der Absender zu bezahlen hat, weil die Güter während des Transportes in einem Transitland gestohlen worden sind, als Kosten i. S. des Art. 23 IV CMR zu behandeln seien. In Anlehnung an eine Entscheidung des Court of Appeal¹¹ und des House of Lords¹² sei davon auszugehen, daß bereits die Tatsache der Beförderung latent die Zoll-, Steuer- und Abgabepflicht auslöse. Der Anfall der Zölle etc. sei daher nicht eine spezielle Folge des Diebstahls, sondern die zwangsläufige und unmittelbare gesetzliche Folge des Transportes ins Zollinland; der Empfänger hätte die Abgaben ohnehin entrichten müssen. Der Umstand, daß der Empfänger im Transitland ohne Diebstahl nicht hätte verzollen müssen, wird nicht berücksichtigt¹³. Die Entscheidung wurde im Urteil vom 16. 1. 1986 bestätigt¹⁴. In diesem Urteil werden unter Hinweis auf die Entscheidung vom 2. 5. 1985¹⁵ die Kosten des Havariekommissars sowie die Zollstrafe (die Zollplombe war bei einem Unfall zerstört worden) aus dem Kreis der gem. Art. 23 IV CMR ersatzfähigen Kosten ausgeschieden. Im Urteil vom 3. 6. 1982¹⁶ wird ohne nähere Begründung ausgeführt, daß die Kosten eines Prozesses des Absenders gegen seinen Auftraggeber nicht "aus Anlaß der Beförderung i. S. des Art. 23 IV CMR" entstanden sind. Das LG Köln nahm bei einem Diebstahl von Gut in einem Drittland an, daß die Zölle nicht gem. Art. 23 IV CMR zu erstatten seien. Diese Zölle wären nämlich bei ordnungsgemäßem Transport nicht angefallen. Zu ersetzen seien nur Aufwendungen, die im Zuge des Transportes gemacht worden seien und sich wegen des Verlustes des Transportguts als vergeblich herausgestellt hätten. 2. Literatur Loewe¹⁷ umreißt den Anwendungsbereich des Art. 23 IV CMR damit, daß Art. 23 IV CMR nur die aus Anlaß der Beförderung und nicht bloß im Hinblick auf die Beförderung aufgewandten Kosten für ersatzfähig erklärt. Helm¹⁸ nennt in seiner Kommentierung des Art. 23 IV CMR keine abstrakten Abgrenzungskriterien. In einer späteren Anmerkung leitet Helm allein aus dem Wortlaut des Art 23 IV CMR "ohne weiteren Schadensersatz" her, daß der Ersatz von Folgeschäden ausgeschlossen sei¹⁹. Die bei Verlust des Guts zu zahlenden Zölle hält er ebenso wie die Kosten der Rückbeförderung, Einlagerung und Besichtigung für ersatzunwürdige mittelbare Schäden. Decker²⁰ hat die Frage der Auslegung des Art. 23 IV CMR eingehend untersucht. Art. 23 IV CMR darf seiner Ansicht zufolge nicht über § 430 HGB hinausführen, weil man sonst den Grundsatz aufgeben würde, daß lediglich der objektive Wert zu ersetzen sei. In Art. 23 IV CMR heiße es gerade "ohne weiteren Schadensersatz". Es sei also in Art. 23 IV CMR kein Übergang vom Wertersatz zum Schadensersatz beabsichtigt. Wenn man bei Schaffung der CMR nur den entgangenen Gewinn von der Ersatzpflicht hätte ausschließen wollen, so hätte man dies einfacher formulieren können²¹. Die abgestufte Haftung des Frachtführers entfalte daher nur dann in allen Punkten Wirkung, wenn der Wert am Versandort (Art. 23 I und II CMR) lediglich um bestimmte Elemente erhöht werde, die den Versandwert in Richtung auf den Wert des § 430 HGB (Ablieferungswert) hin verändern. Es seien daher ausschließlich Faktoren zu berücksichtigen, die der Mehrzahl der Absender bei jeder ordnungsgemäßen Beförderung auf der jeweiligen Strecke entstehen. Demnach habe der Frachtführer gem. Art. 23 IV CMR lediglich wertbildende Kosten zu ersetzen, die bei einem normalen Transport angefallen wären. Zölle, die wegen Verlustes des Guts im Export- oder Transitland entstehen, seien somit nicht gem. Art. 23 IV CMR zu erstatten²². Heuer postuliert, daß man aus dem Kreis der ersatzfähigen Kosten zunächst diejenigen Kosten ausklammern müsse, die schadensbedingt seien, weil Sachfolgeschäden nicht ersatzfähig seien. Dies ergebe sich aus der Formulierung "ohne weiteren Schadensersatz". Allerdings würden manche Zölle und Abgaben nur zufällig als Folge eines Schadens entstehen, weil es für die Abgabepflicht unerheblich sei, ob das Gut durch Auslieferung an den Empfänger oder durch Diebstahl in den freien Verkehr gelangt sei. Man müsse daher auch danach fragen, ob die aus einem Schadensfall resultierenden Kosten auch bei

ordnungsgemäßer Beförderung entstanden wären.

III. Rechtslage in anderen Vertragsstaaten

Der Court of Appeal²³ und das House of Lords²⁴ hatten sich mit der Frage befaßt, ob Zölle, die infolge eines Diebstahls im Exportland fällig werden, unter Art. 23 IV CMR zu subsumieren sind. Der Court of Appeal hält den Ersatz aller Ausgaben für gerechtfertigt, die der Geschädigte unmittelbar als Folge des Verlustes des Guts machen mußte. Nicht zu ersetzen seien durch das Schadensereignis verursachte Einnahmeausfälle und Folgeschäden²⁵. Das House of Lords betonte die Weite des Begriffs "Kosten", ohne daß ein klarer Test zur Prüfung der Frage, was Kosten i. S. des Art. 23 IV CMR sind, herausgearbeitet wurde²⁶. Betont wurde der kausale Zusammenhang zwischen Kosten und tatsächlich durchgeführtem Transport²⁷. Ferner wird betont, daß die Notwendigkeit, im Fall eines Verlustes Zölle zu zahlen, erkennbar war²⁸. Der Court of Appeal hat außerdem in einem Obiter dictum ausgeführt, daß auch die Rückfracht zu erstatten sei²⁹. In der englischen Literatur wird die durch diese Entscheidungen verursachte Rechtsunsicherheit eindringlich beklagt³⁰.

Auch in Frankreich scheint die Auslegung des Art. 23 IV CMR noch nicht ganz geklärt zu sein. Zum Teil werden Kosten ersetzt, die eindeutig eine Folge des Schadens sind, z. B. die Kosten des Rücktransportes, die Kosten des erneuten Transportes zum Empfänger, die Kosten der Wiederherstellung, die Kosten des Sortierens, die Kosten der Wiederverpackung sowie die Kosten der Zwischenlagerung des beschädigten Guts, ferner die Kosten der Besichtigung und des Gutachtens³¹. Alle diese Kosten hält man für ersatzfähig, weil sie eng mit dem Transport verbunden seien³². Andererseits sollen Zölle, die nicht auf normale Weise, sondern deshalb zu zahlen sind, weil das Gut im Transitland gestohlen wird, nicht erstattungsfähig sein³³. Dem wird entgegengehalten, daß es sich sehr wohl um Kosten "encours l'occasion du transport" handle. In Holland hat man die Umladekosten und die Kosten des Ersatztransportes sowie die Kosten der Abholung des Guts von einem fahruntauglich gewordenen Lkw gem. Art. 23 IV CMR ersetzt³⁴. Andererseits hielt man Strafen, Rechtsanwaltskosten und Verbrauchssteuern wegen des Diebstahls von Waren im Transit nicht für ersatzfähig³⁵.

Putzeys³⁶ schlägt vom belgischen Standpunkt eine Abgrenzung danach vor, ob die Kosten eine unmittelbare, notwendige Folge des Unfalls seien. Sei der unmittelbare Zusammenhang mit dem Schadensereignis zu bejahen, so fielen die Kosten dem Frachtführer zur Last. So habe der Frachtführer die Kosten einer Ersatzbeförderung nach dem Unfall sowie die Kosten einer Lagerung wegen eines Unfalls auf der Strecke zu ersetzen. Werde das Gut am Ablieferungsort gelagert, so sei der Frachtführer zum Ersatz der Kosten verpflichtet, wenn die Lagerung eine notwendige Folge des Schadens war, z. B. Lagerung auf amtliche Weisung, nicht aber Lagerung nach Ermessen des Empfängers zur besten Verwertung des Guts. Seien wegen eines Diebstahls von Gut im Exportland Verbrauchssteuern zu bezahlen, so seien diese wie Zölle zu behandeln; denn Verbrauchssteuern seien Zölle, nur mit dem Unterschied, daß sie auch und gerade zu zahlen sind, wenn das Gut die Grenze nicht überschreitet. Interessant ist auch der Hinweis von Putzeys³⁷, daß es sich bei den in Art. 23 IV CMR genannten Kosten um Faktoren handle, die jeder Spekulation entzogen seien und daher aus der Sicht des Frachtführers vorhersehbar seien.

IV. Kritik

Läßt man die unterschiedlichen Meinungen Revue passieren, so fällt auf, in welchem geringem Umfang methodisch argumentiert wird. Die Lösungen scheinen weitgehend von einer Ad-hoc-Plausibilität und damit von den Gegebenheiten geprägt zu sein, was man im Licht des konkreten Streitfalls für angemessen hält. So vermißt man z. B. in der BGH-Entscheidung vom 13. 2. 1980³⁸ weitgehend die Begründung

dafür, warum Kosten, die lediglich eine Folge des Schadensereignisses darstellen, nicht unter Art. 23 IV CMR zu subsumieren sind. Der Wortlaut gibt für eine Erstattungsunfähigkeit, wie die Mehrheit der Richter des House of Lords³⁹ zu Recht ausgeführt hat, weder im englischen noch im französischen Text⁴⁰ hinreichend Anhaltspunkte. Man mag zwar argumentieren, die "sonstigen aus Anlaß der Beförderung des Guts entstandenen Kosten" müßten auf der Ebene der Fracht und Zölle liegen. Diese Argumentation wäre jedoch nur durchschlagend, wenn die Regelbeispiele "Fracht, Zölle" immer nur bei normalem Transportverlauf eine Rolle spielen könnten. Es kann aber nicht bestritten werden, daß auch die Rückfracht nach einem Schadensfall, die Kosten der Ersatzbeförderung und Strafzölle unter die Begriffe "carriage charges, customs duties" bzw. "prix de transport, les droit de douane"⁴¹ subsumiert werden können.

Der Hinweis auf die Formulierung in Art. 23 IV CMR "ohne weiteren Schadensersatz" führt nicht viel weiter; denn auch diese Formulierung ist mehrdeutig. Sie kann bedeuten, daß nur über die in Art. 23 IV CMR aufgezählten Schadensfaktoren hinaus keine weiteren Schäden zu ersetzen sind. Diese Interpretation wird durch die allein verbindlichen englischen und französischen Texte (Art. 51 III CMR) nahegelegt, bei denen die Einschränkung "ohne weiteren Schadensersatz" jeweils als Halbsatz am Ende des Satzes steht⁴². Man kann aber auch behaupten, daß in Art. 23 IV CMR der Schaden i. S. des Art. 23 I und II CMR näher definiert werden soll. Davon gehen auch Decker⁴³ und Heuer⁴⁴ aus. Wenn Decker⁴⁵ daraus jedoch die Folgerung zieht, daß Art. 23 IV CMR den zu ersetzenden Wert des Guts lediglich um solche Elemente erhöht, die die Haftung in Richtung auf den nach der HGB-Regelung zu ersetzenden Wert hin verändern, so ist einzuwenden, daß Decker seine Auslegung der CMR auf nationale Rechtsgedanken stützt. Es ist aber wegen des Gedankens der Rechtsvereinheitlichung gänzlich unzulässig, Einheitsrecht ohne weiteres vom nationalen Recht her auszulegen⁴⁶. Auch ist die These falsch, daß ausschließlich Faktoren zu berücksichtigen sind, die den Wert beeinflussen. Die in Art. 23 IV CMR genannte Fracht beeinflusst nämlich keineswegs immer den Wert des Guts. Man denke nur an den Transport eines Gegenstandes (z. B. Möbelstücks), das der Absender aus nichtkommerziellem Interesse transportieren läßt und das am Ablieferungsort eher weniger wert ist als am Versandort. Diesem Argument könnte man entgegensetzen, daß die Fracht immerhin typischerweise den Wert des Guts beeinflusst⁴⁷. Werterhöhende Wirkung hat aber auch die Rückfracht, wenn das beschädigte Gut am Ablieferungsort nicht zu veräußern ist. Käme es allein auf die Eignung zur Werterhöhung an, so müßte man annehmen, daß auch Lagerungskosten und Umladekosten nach Schädigung des Guts gem. Art. 23 IV CMR zu erstatten sind.

Heuer⁴⁸ stützt seine Ausführungen auf einen Zirkelschluß. Zunächst postuliert er, daß die Haftung des Frachtführers auf den Ersatz des am beförderten Gut selbst entstandenen Schadens beschränkt sei. Sachfolgeschäden jeder Art seien im Rahmen des Art. 23 CMR von der Ersatzpflicht ausgenommen. Dann folgert er daraus, daß schadensbedingte Kosten im Rahmen des Art. 23 IV CMR regelmäßig nicht zu ersetzen seien. Dies stelle Art. 23 IV CMR mit den Worten "ohne weiteren Schadensersatz" klar. Die Begriffe "ohne weiteren Schadensersatz" sind aber, zumal sie in den englischen und französischen Texten⁴⁹ am Ende des Satzes stehen, keineswegs eindeutig, sondern im Gegenteil äußerst unklar⁵⁰. Dies zeigen auch die stark divergierenden Ergebnisse der in- und ausländischen Rechtsprechung und Literatur. Es läßt sich daher auf den Wortlaut des Art. 23 IV CMR durchaus die Ansicht stützen, daß die CMR in begrenztem Umfang Sachfolgeschäden, nämlich alle schadensbedingten Kosten und nutzlosen Aufwendungen, ersetzen will. Diese Interpretation des Art. 23 IV CMR ist auch mit Art. 23 I und II, 26, 29 CMR vereinbar, weil Art. 23 I und II nicht ausdrücklich einen über den Wert des Guts hinausgehenden Schadensersatz ausschließt⁵¹. Selbst Art. 26 CMR verliert durch eine extensive Interpretation des Art. 23 IV CMR nicht gänzlich an Bedeutung, da Art. 26 CMR die Schadensersatzpflicht des Frachtführers für den entgangenen Gewinn sicherstellt.

Bevor man sich in dieser Situation von den individuellen Vorstellungen über sachgerechte Lösungen leiten läßt, sollte man prüfen, ob nicht andere Auslegungsmittel den Auslegungsspielraum einschränken und einen Hinweis auf die vom Gesetzgeber gewollte Interpretation geben. In erster Linie ist hierbei auf die Entstehungsgeschichte der CMR zurückzugreifen⁵².

Ein wesentlicher Hinweis findet sich in der Denkschrift der Bundesregierung⁵³ die die amtliche Begründung zum Ratifikationsgesetz der CMR enthält. Dort führt die Bundesregierung aus, daß Art. 23 IV CMR mit der Regelung des Art. 31 § 1 CIM (a. F.)⁵⁴ übereinstimme. Es ist anzunehmen, daß die Bundesregierung damit nicht nur eine Ähnlichkeit herausstreichen wollte. Vielmehr wollte sie feststellen, daß die Vertragspartner hier, wie auch an anderer Stelle⁵⁵ die CIM-Regelung in der Sache übernehmen wollten. Der Wille zur weitgehenden Übernahme der CIM Regelung spiegeln sich in der Formulierung des Art. 23 IV CMR wider. So heißt es in Art. 31 § 1 CIM (a. F.)⁵⁶: "Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes d'indemnités occasionnées par le transport de marchandise perdue, sans autres dommages intérêts."

Demgegenüber lautet der französische Text des Art. 23 IV CMR⁵⁷:

"Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au pro rata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus. "

Man hat also im Vergleich zu Art. 31 § 3 CIM nur das Wort "sommes" durch "frais", das Wort "restitués" durch "remboursés", "déboursés" durch "encourus" ersetzt und die Beschränkung, daß kein weiterer Schadensersatz zu zahlen ist, deutlicher hervorgehoben. Die Formulierungsänderung in Richtung auf "remboursés" läßt nur vermuten, daß im Rahmen der CMR mehr Gewicht auf die Rückzahlung von etwas, was bereits bezahlt worden ist, gelegt worden ist. Jedenfalls sind die Unterschiede zwischen Art. 31 § 3 CIM (a. F.) und Art. 23 IV CMR nicht so groß, als daß man nicht die Aussage des historischen Gesetzgebers, die beiden Vorschriften stimmten überein, im Kern ernst nehmen sollte. Eine methodengebundene Interpretation des Art. 23 IV CMR muß sich daher an der Ratio des Art. 31 § 3 CIM und der Rechtslage, wie sie sich den Vertragsstaaten bei Schaffung der CMR darstellte, orientieren.

V. Eigene Lösung

1. Wortlaut des Art. 23 IV CMR

Art. 23 IV CMR zufolge werden die dort genannten Kosten "in addition" bzw. "en outre" zu den gem. Art. 23 I bis III CMR ermittelten Beträgen ersetzt. Da nicht anzunehmen ist, daß der Gesetzgeber bestimmte Beträge sowohl im Rahmen des Art. 23 I bis III CMR als auch im Rahmen des Art. 23 IV CMR, also doppelt, ersetzt wissen wollte, sind all die Kosten auszuscheiden, die bereits den Wert am Versandort (Art. 23 I CMR) beeinflussen⁵⁸. Verpackungskosten oder Vorfrachten fallen daher nicht unter Art. 23 IV CMR⁵⁹. Heuer⁶⁰ hat zutreffend darauf hingewiesen, daß nicht jede Zahlung, die vor Antritt der Reise erfolgt ist, in den Wert des Guts eingegangen ist. Soweit Zahlungen nur Anwartschaften erzeugen oder künftige Ansprüche erfüllen, können sie gem. Art. 23 IV CMR berücksichtigt werden. Als Beispiel ist die Vorauszahlung der Fracht zu nennen. Gleiches gilt für die Vorauszahlung des Zolls, falls die Zollzahlung nicht zu erstatten ist, wenn das Gut die Grenze nicht überschreitet. Auszuklammern sind solche Zahlungen, die wertbildend bleiben, wenn das Gut nicht wie vorgesehen transportiert wird.

Gem. Art. 23 IV CMR sind nur solche Kosten zu erstatten, die "incurred in respect of the carriage of the goods" bzw. "encourus l'occasion du transport"⁶¹ sind. Die deutsche, gem. Art. 51 III CMR unverbindliche Übersetzung lautet "aus Anlaß der Beförderung" und nähert sich damit dem englischen Text. Dem französischen Text zufolge scheint ein etwas weiterer Zusammenhang zwischen Kostenentstehung und Transport zu genügen.

Auch wenn man sich an der deutschen Übersetzung orientiert, kann man nicht mit hinreichender Sicherheit sagen, daß Kosten nicht ersatzfähig sind, die infolge des transportbedingten Schadensereignisses aufgewendet worden sind; denn diese Kosten sind, wie in England und Frankreich mehrfach entschieden worden ist⁶², zweifellos unausweichlich "in respect" bzw. "l'occasion" der Beförderung entstanden. Der Wortlaut der Vorschrift läßt somit durchaus eine weite Interpretation zu.

2. Historische Auslegung

In der Denkschrift zur CMR verweist die Bundesregierung darauf, daß Art. 23 IV CMR dem Art. 31 § 3 CIM (a. F.) entspreche. Es ist daher davon auszugehen, daß die CMR-Regelung in etwa dieselbe Tragweite wie die CIM-Vorschrift haben sollte, daß jedenfalls beide Vorschriften dieselbe Ratio aufweisen sollten⁶³.

a) Tragweite des Art. 31 § 3 CIM (a. F.) und des § 85 I 3 EVO

Deutsche Rechtsprechung zu Art. 31 § 3 CIM (a. F.) ist nicht ersichtlich. Zu dem dem Vorläufer des Art. 31 § 3 CIM (a. F.)⁶⁴ nachgebildeten § 85 I EVO findet sich nur eine Entscheidung des OLG Braunschweig von 1926⁶⁵. Das OLG Braunschweig kam zu dem Ergebnis, daß nur solche Beträge zu ersetzen seien, die auf den konkreten Frachtvertrag bezogen sind. Aufwendungen für die Rechtsverfolgung seien daher nicht zu ersetzen. In der neueren deutschen Literatur zu Art. 31 § 3 CIM a. F. wird auf § 85 I 3 EVO verwiesen⁶⁶. Dort werden durchwegs schadensbedingte Kosten sowie Kosten, die der Ersatzberechtigte zu vertreten hat, aus dem Kreis der erstattungsfähigen Kosten ausgeklammert⁶⁷. Erstattungsfähig sollen nur solche Kosten sein, die sich auf den konkreten Frachtvertrag beziehen⁶⁸. Es bleibt allerdings undeutlich, was die Formulierung "Bezug auf den konkreten Frachtvertrag" bedeutet. Becker⁶⁹ meint, daß es um Kosten gehe, die der Absender gewöhnlich auf sich nehme, ohne dies näher zu begründen. Auch in der älteren Literatur ist man nahezu einhellig der Ansicht, daß schadensbedingte Kosten nicht zu ersetzen seien⁷⁰. Anhand welcher positiver Abgrenzungskriterien über die Frage der Erstattungsfähigkeit zu entscheiden sei, wird freilich nicht recht klar. Man ist sich nur weitgehend einig, daß Spediteurkosten, Kosten der Beförderung, wie Begleitung des Guts, Abfertigungsgebühren, nicht aber Transportversicherungsprämien und Anwaltskosten zu erstatten seien⁷¹. In dieser Situation erscheint ein Rückgriff auf die Ratio des Art. 31 § 3 CIM (a. F.) und seiner Vorläufer als sinnvoll.

b) Ratio des Art. 31 § 3 CIM (a. F.)

Das Frachtrecht hatte ursprünglich eine Haftung in Höhe des Werts am Ablieferungsort, abzüglich der durch den Schaden ersparten Kosten und Zölle, vorgesehen (Art. 396 ADHGB). Die Regel galt auch im Transportrecht Englands⁷². Diese Art der Schadensberechnung führt dazu, daß der durchschnittliche Gewinn des Empfängers, den dieser durch Weiterveräußerung am Ablieferungsort erzielen kann, zu ersetzen ist. Schon bei der Beratung des ADHGB⁷³ beklagte man sich über die Weite des Schadensersatzanspruchs, ohne daß sich die Befürworter einer restriktiveren Haftung durchsetzen konnten. Die Gegner trugen nämlich vor, die infolge des Transportes eintretende Preissteigerung gehöre zum Wert des Guts. Hätten die Güter den Abgangsort verlassen, so hätten sie nicht mehr den Wert des Abgangsortes, und man müßte auf Fiktionen zurückgreifen. Außerdem sei zu beachten, daß der Wert am Ablieferungsort auch, z. B. infolge eines Preisverfalls, geringer als der am Versandort sein könne. Würde man den Wert am Abgangsort samt den darauf haftenden Frachtgebühren und Kosten ersetzen müssen, so würde der Frachtführer in einem solchen Fall einen über dem realen Schaden liegenden Betrag bezahlen müssen. Der Frachtführer müßte dann die mißlungene Spekulation des Absenders oder Empfängers wiedergutmachen.

Bei der Beratung des Berner Übereinkommens von 1890, dem Vorläufer der CIM, brachten die

Bahnen vor, daß durch eine Schadensermittlung anhand des Ankunfts werts das Risiko der Bahnen erheblich gesteigert werde, weil zwischen Ländern mit unterschiedlichem Preisniveau erhebliche Gewinnspannen bestehen könnten. Außerdem lasse sich aus der Sicht der Versandbahnen der Wert am Ablieferungsort nur schwer feststellen⁷⁴. Das Berner Übereinkommen trug den Interessen der Bahnen Rechnung⁷⁵. Die Schadensberechnung anhand des Versandwerts zuzüglich dessen, was an Zöllen, sonstigen Kosten sowie an Fracht vom Ersatzberechtigten bereits bezahlt war, fand danach auch Eingang in das nationale Eisenbahnrecht⁷⁶. Man begründete dies damit, daß eine einheitliche Regelung nationaler und internationaler Bahntransporte wünschenswert sei. Außerdem seien die Bahnen der Receptumhaftung unterworfen, und es bestünde die Möglichkeit, sich durch eine Angabe der Höhe des Interesses an der schadensfreien Beförderung den Ersatz des vollen Schadens zu sichern. Es sei deshalb angemessen, den Haftungsumfang im Vergleich zu normalen Frachtführern zu verringern.

Die Beschränkung der Haftung auf den Versandwert zuzüglich der Frachten, Zölle und sonstigen Kosten wurde über alle Revisionen des Berner Übereinkommens, der CIM und des nationalen Eisenbahnrechts hinweg beibehalten.

Aus der Entstehungsgeschichte des Art. 31 CIM (a. F.) läßt sich somit ableiten, daß die Schadensberechnung anhand des Versandwerts zuzüglich der Frachten, Zölle und sonstigen Kosten von zwei Leitideen getragen wird: Zum einen sollte die Abrechnung für Transportunternehmen erleichtert werden. Es sollte auch das Schadensrisiko der Bahnen gesenkt werden. Man kann dabei davon ausgehen, daß man gerade das Risiko des Preisgefälles zwischen Versandort und Ablieferungsort als besonders schwer kalkulierbar empfand. Frachten und Zölle lassen sich dagegen als übliche Kostenfaktoren leichter vorausberechnen und als Risikofaktoren einkalkulieren⁷⁷. Zum anderen dürfte die Vorstellung eine Rolle gespielt haben, daß es angesichts des Übergangs vom Ablieferungswert zum Versandwert nur billig sei, dem Absender die Aufwendungen, die ihm aus Anlaß der Beförderung entstehen, zu erstatten⁷⁶. Eger⁷⁹ formulierte dies 1909 so: Der Geschädigte würde nicht den vollen Wert am Versandort erhalten, wenn er Frachten, Zölle und sonstige Kosten tragen müßte, obwohl diese Beträge den gemeinen Wert verringern. Die Erstattung der Kosten sei die notwendige Folge der Berechnung des Werts nach dem Versandort.

Man kann unterstellen, daß die Preisdifferenz - Wert am Ablieferungsort minus Wert am Versandort - regelmäßig höher ist als die Frachten, Zölle und sonstigen Kosten eines schadensfreien Transportes. Der Geschädigte erhält daher bei schadensfreiem Transport für diese Aufwendungen in aller Regel Ersatz und macht sogar einen Gewinn. Einen Verlust infolge von Zöllen und sonstigen Kosten muß er nur ausnahmsweise hinnehmen, etwa wenn das Gut aus nichtkommerziellen Gründen befördert wurde oder wenn die Preise am Ablieferungsort entgegen seinen Erwartungen gefallen sind. Mit der Umstellung auf den reinen Versandwert ohne Kostenerstattung hätte man dem Geschädigten nicht nur den Ersatz des entgangenen durchschnittlichen Gewinns abgeschnitten, sondern ihm auch zusätzlich in Höhe der Transportaufwendungen einen Verlust zugefügt. Dieser Verlust sollte dadurch verhindert werden, daß man dem Geschädigten zusätzlich zum Ersatz des Versandwerts einen Anspruch auf Erstattung der Frachten, Zölle und sonstigen Unkosten des Transportes eröffnete. Mit anderen Worten: Man wollte zwar nicht die mit dem Ablieferungswert verbundenen Gewinne ersetzen, wohl aber das Minus, d. h. die zur Steigerung des Werts vom Versand- zum Ablieferungswert aufgewendeten und durch den Ablieferungswert typischerweise gedeckten Kosten.

c) Folgerung

Daraus lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

Zu ersetzen sind alle Frachten, Zölle und sonstigen aus Anlaß der Beförderung getätigten Unkosten, die dazu beitragen, daß das Gut am Ablieferungsort einen höheren Wert erlangt. Da es auch Sinn der

Umstellung vom Ablieferungs- auf den Versandwert war, die Abrechnung zu erleichtern, darf nicht in jedem Einzelfall geprüft werden, ob sich die durch den Transport verursachten Aufwendungen voll oder teilweise im Wert am Ablieferungsort niedergeschlagen haben oder hätten. Es wäre auch äußerst unbillig, dem Geschädigten einerseits das Risiko zuzuweisen, daß sich seine Aufwendungen im Licht des Ablieferungswerts wertsteigernd ausgewirkt hätten, ihm andererseits jedoch die Gewinnchancen dadurch zu entziehen, daß nur der Versandwert ersetzt wird. Es ist deshalb, wie auch Decker⁸⁰ im Ergebnis zu Recht betont, entscheidend, daß die Aufwendungen ihrer Art nach typischerweise werterhöhend gewesen wären. Die Notwendigkeit einer typisierenden Betrachtungsweise führt dazu, daß schadensbedingte Aufwendungen von vornherein auszuklammern sind. Derartige Aufwendungen steigern nicht oder nicht typischerweise den Ablieferungswert; denn üblicherweise erreichen Güter ohne Schadensereignis den Ablieferungsort. Der Ablieferungswert bildet sich daher, soweit Kosten überhaupt für die Wertbildung von Bedeutung sind, auf der Basis schadensfreier Transporte. Eine Ausnahme gilt für solche schadensbedingte Kosten, die auch bei schadensfreiem Transport mit Sicherheit angefallen und daher typischerweise in den Ablieferungswert eingegangen wären⁸¹. Überträgt man diese Wertung des Art. 31 § 3 CIM auf Art. 23 IV CMR, so sind auch dort nur solche Frachten Zölle und sonstigen Kosten zu berücksichtigen, die nicht bereits den Versandwert beeinflussen konnten, die ferner infolge des Transports aufgewendet worden sind und die sich ihrer Art nach bei einem schadensfreien Transport typischerweise im Ablieferungswert niedergeschlagen hätten.

3. Einzelfälle

a) Aufwendungen des Frachtführers

aa) Nicht schadensbedingte Kosten

Der Frachtführer muß Zahlungen auf von ihm geforderte Frachten oder von ihm ausgelegte Zölle, Wiegegelder und Rollgelder zurückerstatten. Dort, wo noch nicht gezahlt worden ist, erlöschen seine Forderungen. Diese Aufwendungen tragen typischerweise dazu bei, daß der Wert am Versandort in Richtung auf den Wert am Ablieferungsort erhöht wird. Diese Aufwendungen werden auch typischerweise von der Differenz "Ablieferungswert/Versandwert" gedeckt. Sie sind aus der Sicht des Frachtführers typischerweise unschwer kalkulierbar, da der Frachtführer weiß, was auf ihn in etwa an Aufwendungen im Rahmen ordnungsgemäßer Transporte zukommt. Eine Ausnahme gilt folgerichtig für Standgelder und Frachtzuschläge, die der Absender, z. B. wegen falscher Angaben, zu vertreten hat⁸². Derartige Kosten tragen typischerweise nicht zur Erhöhung des Versandwerts bei, da andere Absender am Ablieferungsort Güter anbieten werden, bei denen solche Kosten nicht angefallen sind.

bb) Schadensbedingte Kosten

Hierzu zählen die Kosten einer Rückfracht und der Zwischenlagerung. Derartige Kosten spiegeln sich typischerweise nicht im Ablieferungswert wider, da konkurrierende Anbieter diese Kosten typischerweise nicht aufwenden müssen. Sie sind aus der Sicht des Frachtführers auch erheblich schwerer als reine Wertverluste zu kalkulieren, weil sie in den Kreis der mittelbaren Schäden fallen. Sinn der Gesamtregelung von Art. 23 I bis IV CMR ist aber gerade die verbesserte Kalkulierbarkeit des Risikos⁸³. Gem. Art. 23 IV CMR sind demnach derartige schadensbedingte Aufwendungen nicht zu ersetzen⁸⁴ es sei denn, daß sie auch ohne Schaden angefallen wären.

b) Vom Absender bzw. Empfänger getätigte Aufwendungen

aa) Nicht schadensbedingte Kosten

Nach dem klaren Wortlaut der CMR ist es unerheblich, ob die Kosten bereits bezahlt sind. Dies entspricht auch verbreiteter Auslegung⁸⁵ des Art. 31 § 3 CIM (a. F.), obwohl die CIM ihrem

Wortlaut zufolge eher auf die Bezahlung abzustellen scheint. Durch die Änderung des Wortlauts<86> ist aber klargelegt worden, daß es auf den Zeitpunkt der Bezahlung nicht ankommt<87>. Es ist auch gleichgültig, ob der Absender oder der Empfänger gezahlt hat oder schuldet<88>.

Auf Art. 23 IV CMR kann nicht der Ersatz solcher Kosten gestützt werden, die in dem Zeitpunkt, in dem der Versandwert zu berechnen ist, bereits entstanden waren und den Versandwert bereits beeinflußt haben oder beeinflussen konnten.

Muß für ein Gut unter der Voraussetzung keine Verbrauchssteuer gezahlt werden, daß es exportiert wird und nicht in den freien inländischen Verkehr gelangt, so ist der Versandwert der Preis ohne Steuer, falls das Gut einem Frachtführer zum Export übergeben wird. Der Kreis der Nachfrager, die den relevanten Markt bilden, setzt sich dann nämlich ausschließlich aus Nachfragern zusammen, die exportieren wollen. Diese Nachfrager wären nie bereit gewesen, einen um die Steuer aufgestockten Preis zu bezahlen. Die Verbrauchssteuer kann daher in die Kategorie der Kosten i. S. des Art. 23 IV CMR fallen. Sie braucht gleichwohl nicht erstattet zu werden, falls sie wegen eines vom Frachtführer zu verantwortenden Nichtexport gezahlt werden muß, da die Steuerschuld dann schadensbedingt entstanden ist. Derartige Verbrauchssteuern spielen mithin weder unter dem Aspekt des Art. 23 I und II CMR noch unter dem Aspekt des Art. 23 IV CMR eine Rolle. Die Steuerpflicht gehört zum Verwendungsrisiko des Absenders. Der Absender kann sich durch Angabe eines besonderen Interesses (Art. 26 CMR) schützen. Gleiches gilt, falls der Verkäufer und Absender im Fall des Exports mit einer Steuerrückzahlung rechnen kann. Auch dann hat man es in Hinblick auf die Exportware mit einem Sondermarkt zu tun, auf dem andere Preise bezahlt werden als auf dem Inlandsmarkt<89>.

Die Vorauszahlung des Zolls, der bei Grenzübertritt entsteht, berührt grundsätzlich nicht den Versandwert; denn die Vorauszahlung erfolgt nur auf eine potentielle Steuerschuld. Können die Zollzahlungen jederzeit zurückgefordert werden, falls das Gut doch nicht importiert wird so sind die Zollzahlungen nicht so eng mit dem Gut verbunden, daß man von einem einheitlichen Wert im Sinn eines verzollten Versandwerts ausgehen könnte. Der Absender erleidet durch die Vorauszahlung auch keinen Schaden, weil er sie zurückfordern kann. Anders ist die Situation, wenn vorausbezahlte Zölle nicht erstattet werden und sich ein Markt für verzolltes Gut gebildet hat. Dann wird der Versandwert auf der Basis des verzollten Guts ermittelt. Es kann nicht eingewandt werden, daß der Absender bereits verzollten Guts im Vergleich zum Absender unverzollten Guts benachteiligt wird<90>; denn es existieren eben Sondermärkte für verzolltes und unverzolltes Gut. Die unterschiedlichen Lösungen, zu denen Art. 23 IV CMR dadurch zwingt, daß Art. 23 III CMR nur auf Art. 23 I und II CMR bezogen ist, sind hinzunehmen. Dieselbe Differenzierung muß man nämlich auch dann machen, wenn ein Absender verpacktes Gut versendet, während der zweite den Frachtführer mit der Verpackung beauftragt. Nach allgemeiner Ansicht<91> greift Art. 23 IV CMR nur in der zweiten Variante ein, während in der ersten Variante die Verpackungskosten im Versandwert aufgehen. Im Geltungsbereich der CIM wird verbreitet die Ansicht vertreten, daß die Spediteurkosten sowie die Kosten des Anrollens unter Art. 31 § 3 CIM bzw. dessen Vorläufer fallen<92>. Diese Ansicht ist für die CMR nicht zu übernehmen, da es nach Art. 23 I CMR eindeutig auf den Zeitpunkt der Übernahme des Guts durch den Frachtführer ankommt. Wenn der Versandwert durch die Tätigkeit des Spediteurs nicht erhöht wird, so ist das ebenso hinzunehmen wie der Umstand, daß die eigenen Versandanstrengungen des Absenders den Versandwert nicht erhöht haben.

Nach verbreiteter Ansicht brauchen die Eisenbahnen Transportversicherungsprämien nicht zu erstatten. Man argumentiert, es sei nicht sinnvoll, daß die Bahn, die selbst haftet, auch für die Kosten einer Ersatzpflicht der Versicherung aufzukommen habe<93>. Dieser Meinung ist jedenfalls im Bereich der CMR nicht zu folgen. Werden Güter normalerweise transportversichert, weil die Haftung des Frachtführers vielfach nicht ausreicht oder die Solvenz unsicher ist, so stellen die Prämien

Transportkosten dar, die typischerweise vom Ablieferungswert gedeckt werden. Die Prämien sind daher zu erstatten. Gem. Art. 23 IV CMR sind ebenfalls Zölle zu erstatten, die der Empfänger bei Auslieferung des Guts zahlen muß. Gleiches gilt trotz Schadensbedingtheit, wenn das Gut im Importland gestohlen wird, da diese Kosten auf jeden Fall angefallen wären und typischerweise vom Ablieferungswert gedeckt gewesen wären⁹⁴. Nicht zu erstatten sind Aufwendungen, die nach der Ablieferung getätigt werden.

bb) Schadensbedingte Kosten

Schadensbedingte Kosten werden, wie bereits gezeigt wurde⁹⁵, von der oben⁹⁶ genannten Ausnahme abgesehen, nicht von der Erstattungspflicht des Art. 23 IV CMR erfaßt. Aus diesem Grunde kann der Geschädigte weder Ersatz der Besichtigungskosten, Anwaltskosten, Kosten des Sortierens und Lagerns noch die Kosten von Vertragsstrafen ersetzt verlangen. Gleiches gilt für Zölle, die im Transitland dafür gezahlt werden, daß das Gut im Transitland gestohlen wird⁹⁷. Diese Zölle gehen nämlich typischerweise nicht in die Wertbildung am Ablieferungsort ein. An diesem Ergebnis ändert auch die Tatsache nichts, daß die Aufwendungen im Rahmen der Schadensminderung entstanden sind; denn die Schadensminderung kommt dem Frachtführer, der den Wertverlust vor Durchführung der Schadensminderungsmaßnahmen bezahlen muß, nicht besonders zugute. Ganz allgemein ist bei der Berechnung des Schadens nach den am Versandort relevanten Maßstäben aber zu berücksichtigen, daß sich der Schaden durch Untätigkeit ausdehnen kann und daß der Wertverlust am Versandort diese Gefahr daher widerspiegelt, d. h. in der Regel die Kosten, die zu einer ökonomisch sinnvollen Schadensminderung aufgewandt werden sollten. Beispiel: Gut wird beschädigt; ein Umpacken kann einen Totalverlust vermeiden. Bei Berechnung des Werts am Versandort ist zu berücksichtigen, daß das Gut nur mit Zusatzaufwand einen gewissen Wert behält, daß also der Zusatzaufwand diesen Wert mindert. Der Frachtführer, der die Differenz des Versandwerts im schadensfreien Zustand und im geschädigten Zustand zu ersetzen hat, hat somit mittelbar ökonomisch werterhöhende Schadensminderungskosten im Rahmen des Art. 23 III CMR zu erstatten.

VI. Ergebnis

Es sind nur solche Aufwendungen zu ersetzen, die den Wert am Versandort nicht beeinflusst haben und die ihrer Art nach im Rahmen eines schadensfreien Transportes typischerweise anfallen und zur Erhöhung des Werts des Guts in Richtung auf den Ablieferungswert beitragen können.

Fußnoten:

1 Heuer TranspR 86, 357.

2 BGH VersR 74, 1013 (1015).

3 BGH VersR 80, 522 = NJW 80, 2021.

4 OLG Frankfurt/M. TranspR 86, 282 (284 f.).

5 OLG Düsseldorf TranspR 84, 16 (17).

6 BGH VersR 79, 1105 (1106).

- 7 OLG Düsseldorf VersR 84, 980.
- 8 OLG Hamburg TranspR 85, 398 (399).
- 9 BGH VersR 80, 522 = NJW 80, 2021.
- 10 OLG Hamburg TranspR 86, 15 (16).
- 11 Court of Appeal ETR 77, 751
- 12 House of Lords ETR 78, 75.
- 13 Vgl. Heuer TranspR 86, 357 (359).
- 14 OLG Hamburg TranspR 86, 229.
- 15 OLG Hamburg TranspR 85, 398 (399).
- 16 OLG Hamburg TranspR 85, 266 (268).
- 17 Loewe ETR 76, 503 (568).
- 18 Helm in Großkomm. zum HGB 3. Aufl. Anh. III zu § 452 HGB Art. 23 CMR Rdz. 2.
- 19 Helm IPRax 81 46f.
- 20 Decker TranspR 85, 311.
- 21 Decker TranspR 85, 311 (313 f.).
- 22 Decker TranspR 85, 311 (314).
- 23 Court of Appeal ETR 77, 751.
- 24 House of Lords ETR 78, 75.
- 25 Vgl. Hill/Messent, CMR London 1984 S. 137.
- 26 Vgl. auch Hill/Messent aaO (Fn. 25) S. 136.
- 27 Clarke, International Carriage of Goods by Road: CMR London 1982 Rdz. 102.
- 28 Vgl. auch Hill/Messent aaO (Fn. 25) S. 137.
- 29 Vgl. auch Hill/Messent aaO (Fn. 25) S. 134.

30 Hill/Messent aaO (Fn. 25) S. 136 ff.; Clarke aaO (Fn. 27) Rdz. 102.

31 Vgl. die bei Lamy (Transport Tome 1 Nr. 943 Paris 1987) zitierte Rechtsprechung.

32 Vgl. kritisch Lamy aaO (Fn. 31) Nr. 943.

33 Vgl. Fn. 31.

34 Vgl. die von Groth (Übersicht über die internationale Rechtsprechung zur CMR S. 71) und Hill/Messent (aaO <Fn. 25> S. 134) berichteten Entscheidungen.

35 Vgl. Groth aaO (Fn. 34) S 71

36 Putzeys, Le Contrat de Transport Routier de Marchandises Brüssel 1981 Nr. 868 ff.

37 Putzeys aaO (Fn. 36) Nr. 868.

38 BGH VersR 80, 522 = NJW 80, 2021.

39 House of Lords ETR 78, 75; vgl. dazu auch Hill/Messent aaO (Fn. 25) S. 136.

40 Der deutsche Wortlaut ist unverbindlich (Art. 51 III CMR). Zum englischen und französischen Text BT-Drucks. III/1144.

41 So die Formulierung in den verbindlichen englischen und französischen Texten des Art. 23 IV CMR. S. Fn. 40.

42 im englischen Text (s. Fn. 40) heißt es: "... sustained in case of partial lost, but no further damages shall be payable. " Der französische Text lautet: "... en cas de perte partielle; d'autres dommages int r ts ne sont pas dus. "

43 TranspR 85, 311.

44 TranspR 86, 357.

45 TranspR 85, 311.

46 BGHZ 72, 389 (393) = VersR 79, 189 (190); BGH VersR 75, 610 = NJW 75 1597; WM 76, 566 (567).

47 Decker (TranspR 85, 311) schwankt zwischen einer individuellen und einer typisierenden Betrachtungsweise.

48 Heuer TranspR 86, 357 (359 f.).

49 S. Fn. 42.

50 Seligsohn (Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr 1930 Art. 29 Anm. 10) nennt diese Formulierung in der Parallelvorschrift des Art. 29 CIM (a. F.) "unglücklich gewählt".

51 Die Neuformulierung der Parallelvorschrift zu Art. 23 IV CMR, der Art. 40 COTIF-ER/CIM, bringt seit 1980 deshalb die Begriffe "ohne weiteren Schadensersatz" im Zusammenhang mit der Berechnung des Schadens nach dem Versandwert und nicht mehr im Zusammenhang mit der Erstattung von Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten (Goltermann/Konow, EVO Loseblatt-Slg. Stand 1988 Art. 40 COTIF-ER/CIM Anm. 1).

52 BGHZ 75, 92 (94) = VersR 79, 1105 (1106).

53 BT-Drucks. III/1144 S. 42.

54 Heute mit Änderungen Art. 40 § 3 COTIF-ER/CIM.

55 In der Denkschrift (BT-Drucks. III/1144 S. 33) heißt es, daß sich die CMR eng an die seit Jahrzehnten bestehende und bewährte Regelung der CIM anlehne. Auf diese Weise werde eine gewisse Einheitlichkeit der Beförderungsbedingungen "Schiene Straße" erreicht.

56 BGBl 1974 II 382(426).

57 S. Fn. 40.

58 Zutreffend Heuer TranspR 86, 357 (358).

59 Loewe ETR 76, 503 (568).

60 Heuer TranspR 86, 357 (358).

61 S. Fn. 40.

62 S. Court of Appeal ETR 77, 751.

63 S. BT-Drucks. III/1144 S. 42. Vgl. auch Fn. 55.

64 § 85 I 3 EVO wurde dem Berner Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1890 nachgebildet. Denkschrift zum Entwurf eines HGB 1896 S. 277, 290.

65 EE 46, 179.

66 Goltermann/Konow aaO (Fn. 51) Art. 40 COTIF-ER/CIM Anm. 3. 67 Goltermann/Konow aaO (Fn. 51) § 85 Anm. 2c bb; Finger, EVO Loseblatt-Slg. Stand 1988 § 85 Anm. 3. 68 Goltermann/Konow aaO (Fn. 51) § 85 Anm. 2b cc (3) (c) (bb). 69 Becker, Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht 1968 S. 139. 70 Eger, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn Frachtverkehr 1909 Art. 34 Anm. 179; Seligsohn aaO (Fn. 50) Art. 29 Anm. 10; Loening,

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr 1927 S. 709; Rundnagel/Fritsch/Sperber, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung 3. und 4. Aufl. S. 126 f.; a. A. zum Teil Nanassy, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht 1956 S. 607; Goltermann EE 38, 12 (18). 71 S. Fn. 69 und 70. 72 Hill/Messent aaO (Fn. 25) S. 127; vgl. ferner zur Rechtslage bei den Verhandlungen zum Berner Übereinkommen Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht 1893 S. 360 ff. 73 v. Lutz, Protokolle zur Beratung eines ADHGB 1858 S. 4709. 74 Basedow, Der Transportvertrag 1987 S. 406. 75 Gerstner aaO (Fn. 72) S. 360. 76 Denkschrift zum Entwurf eines HGB 1896 S. 277. 77 Dies betont auch Putzeys aaO (Fn. 36) Nr. 868. 78 Goltermann/Konow aaO (Fn. 51) § 85 Anm. 2 c; Gerstner (aaO <Fn. 72> S. 361) spricht von Natur der Sache und Billigkeit. 79 Eger aaO (Fn. 70) Art. 34 Anm. 179. 80 TranspR 85, 311. 81 Richtig daher im Ergebnis Heuer TranspR 86, 357 (359 f.). 82 So zur Parallelvorschrift der EVO Goltermann/Konow aaO (Fn. 51) § 85 Anm. 2c bb (3); Finger, EVO Loseblatt-Slg. Stand 1987 § 85 Anm. 3b und zur Parallelvorschrift der CM Seligsohn aaO (Fn. 50) Art. 29 Anm. 10. 83 S. oben Text bei Fn. 74. 84 Ebenso BGH VersR 80, 522 = NJW 80, 2021; s. ferner die in Fn. 3 und 7 ff. zitierte Rechtsprechung. 85 Becker aaO (Fn. 69) S. 139 m. Nachw. 86 S. oben Text bei Fn. 56. 87 Heuer TranspR 86, 357 (358). 88 So auch im Bereich des Eisenbahnrechts Rundnagel in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd. V Abt. II S. 462. 89 Anders wohl Helm IPRax 81, 46 (47). 90 Heuer TranspR 86, 357 (358). 91 Vgl. zur CIM Becker aaO (Fn. 69) S. 139 m. Nachw. 92 Senckpiehl, Die Haftung von Eisenbahnen, Post und Spediteuren 1923 S. 70 f.; Eger aaO (Fn. 70) Art. 34 Anm. 179; Seligsohn aaO (Fn. 50) Art. 29 Anm. 10. 93 Vgl. Becker aaO (Fn. 69) S. 139; Seligsohn aaO (Fn. 50) Art. 29 Anm. 10; Senckpiehl aaO (Fn. 92) S. 70 f.; ders. EE 37, 126 (127 f.); Müllner, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, CIM 1956 S. 188; jeweils m. Nachw. 94 Im Ergebnis richtig Heuer TranspR 86, 357 (361). 95 S. oben Text bei Fn. 83. 96 S. oben Text bei Fn. 94. 97 Im Ergebnis ebenso Heuer TranspR 86, 357 (359 f.); a. A. OLG Hamburg TranspR 85, 398.