



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

I ZR 12/11

Verkündet am:  
15. Dezember 2011  
Führinger  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGHR: ja

CMR Art. 2 Abs. 1 Satz 2

- a) Bei den Haager Regeln von 1924 handelt es sich um zwingende Vorschriften im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR.
- b) Feuer an Bord eines Seeschiffes kann eine transportträgertypische Gefahr im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR sein.

BGH, Urteil vom 15. Dezember 2011 - I ZR 12/11 - OLG München

LG Landshut

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. Dezember 2011 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Schaffert und Dr. Koch

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Oberlandesgerichts München - 23. Zivilsenat - vom 23. Dezember 2010 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als zum Nachteil der Beklagten erkannt worden ist.

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Landshut - 2. Kammer für Handelssachen - vom 17. Februar 2010 weiter abgeändert.

Die Klage wird insgesamt abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin nimmt das beklagte Speditionsunternehmen, teilweise aus abgetretenem Recht ihres Transportversicherers, wegen Verlusts von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.
- 2 Die Klägerin beauftragte die Beklagte Anfang 2008 mit der Beförderung von Waren von der Türkei nach Großbritannien und Spanien. Das Gut mit ei-

nem Wert von 746.361,23 € wurde zunächst von einem Subunternehmer der Beklagten mit zwei LKWs zum türkischen Hafen Pendik transportiert und dort zusammen mit den beiden Transportfahrzeugen im Wege des "Huckepack-Verkehrs" auf das Fährschiff "UND ANDRYATIK" verbracht. Das Schiff geriet während der Überfahrt nach Triest/Italien am 6. Februar 2008 im Mittelmeer in Brand und wurde ebenso wie die darauf befindliche Ladung vollständig vernichtet. Die Ursache für den Brand blieb ungeklärt. Es konnte lediglich ermittelt werden, dass die auf dem Fährschiff vorhandenen Brandbekämpfungsanlagen entweder überhaupt nicht funktioniert hatten oder jedenfalls schon nach wenigen Sekunden ausgefallen waren.

- 3 Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Schaden beurteile sich nach den Vorschriften der CMR. Dem stehe nicht entgegen, dass das Schadensereignis während eines Seetransports eingetreten sei. Die Klägerin hat die Beklagte auf Zahlung von 746.361,23 € nebst Zinsen in Anspruch genommen.
- 4 Die Beklagte hat demgegenüber insbesondere geltend gemacht, Feuer auf einem Schiff stelle seit jeher eine typische Gefahr des Seetransports dar. Die damit anwendbare Vorschrift des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR führe zur Heranziehung des türkischen Seefrachtrechts und der Haager Regeln von 1924. Danach sei sie von einer Haftung vollständig befreit.
- 5 Das Landgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Das Berufungsgericht hat die Klage nur in Höhe von 179.448,39 € für begründet erachtet (OLG München, TranspR 2011, 158).
- 6 Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte weiterhin die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

7 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, der Klägerin stehe gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch in der zuerkannten Höhe gemäß Art. 2 Abs. 1 Satz 1 und 3, Art. 17 Abs. 1, Art. 23 CMR zu. Dazu hat es ausgeführt:

8 Die Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Schaden beurteile sich gemäß Art. 2 Abs. 1 Satz 1 CMR nach den Vorschriften dieses Übereinkommens, da die Ausnahmebestimmung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR im Streitfall nicht anwendbar sei. Bei den über das türkische Recht für den hypothetischen Seefrachtvertrag zwischen dem Absender des Gutes und dem türkischen Verfrachter heranzuziehenden Bestimmungen des Brüsseler Übereinkommens vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (im Weiteren: Haager Regeln von 1924) handele es sich nicht um zwingende Vorschriften im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR.

9 Es sei allerdings umstritten, was unter zwingenden Vorschriften im Sinne der genannten CMR-Bestimmung zu verstehen sei. Vorzugswürdig sei die französische Textfassung, weil diese gegenüber der englischen Fassung spezieller und eindeutig sei. Die Entstehungsgeschichte des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR rechtfertige keine andere Beurteilung. Ebenso wenig erforderten Sinn und Zweck der in Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR normierten Haftungserleichterung ein Abweichen von der vergleichsweise eindeutigen und spezielleren französischen Textfassung. Es sei unumstritten, dass die Haager Regeln von 1924 im dargestellten Sinn nicht zwingender Natur seien.

10 Die Haftung der Beklagten nach Art. 2 Abs. 1 Satz 1 und 3, Art. 17 Abs. 1 CMR werde jedoch durch Art. 23 Abs. 3 CMR auf 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts beschränkt, weil sie den Scha-

den weder vorsätzlich noch durch ein vorsatzgleiches Verschulden verursacht habe. Das Gewicht der durch den Brand vernichteten Sendung habe 18.600,56 kg, der Wert eines Sonderziehungsrechts am Tag der Urteilsverkündung (Art. 23 Abs. 7 CMR) 1,15816 € betragen. Daraus errechne sich der zuerkannte Betrag von 179.448,39 €. Eine Haftungsbefreiung nach Art. 17 Abs. 2 CMR komme nicht in Betracht.

11 II. Die dagegen gerichtete Revision der Beklagten ist begründet. Sie führt zur vollständigen Abweisung der Klage.

12 1. Das Berufungsgericht ist mit Recht von der - auch in der Revisionsinstanz von Amts wegen zu prüfenden (BGH, Urteil vom 9. März 2010 - XI ZR 93/09, BGHZ 184, 365 Rn. 17) - internationalen Zuständigkeit der deutschen Gerichte gemäß Art. 31 Abs. 1 Buchst. a CMR ausgegangen, weil die Beklagte ihren Sitz im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland hat.

13 2. Die Revision wendet sich mit Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Schaden beurteile sich gemäß Art. 2 Abs. 1 Satz 1 CMR nach den Vorschriften dieses Übereinkommens.

14 a) Nach der genannten Bestimmung gilt das Übereinkommen auch dann für die gesamte Beförderung, wenn das mit dem Gut beladene Fahrzeug während eines grenzüberschreitenden Straßengütertransports auf einem Teil der Strecke - wie im vorliegenden Fall - zur See befördert und das Gut - abgesehen von Fällen des Art. 14 CMR - nicht umgeladen wird. Dieser Grundsatz wird jedoch unter den Voraussetzungen des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR durchbrochen. Soweit bewiesen wird, dass während der Beförderung mit dem anderen Verkehrsmittel eingetretene Verluste oder Beschädigungen nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Straßenfrachtführers, sondern durch ein Ereignis

verursacht worden sind, das nur während und wegen der Beförderung mit dem anderen Beförderungsmittel eingetreten sein kann, bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nicht nach den CMR-Vorschriften, sondern danach, wie der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels gehaftet hätte, wenn ein lediglich das Gut betreffender Beförderungsvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des anderen Verkehrsmittels nach den zwingenden Vorschriften des für die Beförderung mit dem anderen Verkehrsmittel geltenden Rechts geschlossen worden wäre.

15           b) Die Beurteilung des Berufungsgerichts, die Ausnahmebestimmung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR sei im Streitfall nicht anwendbar, weil es sich bei den über das türkische Recht für den hypothetischen Seefrachtvertrag zwischen dem Absender und dem türkischen Verfrachter heranzuziehenden Haager Regeln von 1924 nicht um zwingende Vorschriften im Sinne der genannten CMR-Regelung handele, hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

16           aa) Das Berufungsgericht hat seine Auffassung, bei der Auslegung des für die Entscheidung maßgeblichen Satzteils in Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR sei auf den Wortlaut der französischen Textfassung ("dispositions impératives ...") abzustellen, vor allem damit begründet, dass diese Fassung im Vergleich zum Wortlaut des englischen Textes ("conditions prescribed by law ...") spezieller und eindeutig sei. Es hat angenommen, der in Art. 41 CMR zum Ausdruck kommenden Bedeutung und Gewichtung des Übereinkommens sei dadurch zu entsprechen, dass auch eine Ausnahmenvorschrift wie Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR nur dann zum Tragen komme, wenn das danach heranzuziehende Recht ebenso zwingend sei. Die Entstehungsgeschichte der in Rede stehenden Vorschrift stehe dem nicht entgegen, weil die Motive für Art. 2 CMR im Dunkeln lägen und offizielle Dokumente fehlten. Das Argument, Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR liefere bei einem Abstellen auf die französische Textfassung ("zwingend") völlig leer, überzeuge nicht, weil dann gefragt werden müsse, welchen Anwendungsbe-

reich Art. 2 Abs. 1 Satz 3 CMR noch habe, wenn im Rahmen des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR dispositive Vorschriften ausreichen. Dieser Beurteilung vermag der Senat nicht beizutreten.

- 17           bb) Der gemäß Art. 51 CMR verbindliche Text des für die Entscheidung des Streitfalls maßgeblichen Satzteils in Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR erlaubt - wovon auch das Berufungsgericht zutreffend ausgegangen ist - unterschiedliche Interpretationen. Die Unklarheit ergibt sich aus einem deutlichen Unterschied zwischen den beiden in gleicher Weise verbindlichen Textfassungen. Während der englische Wortlaut ("conditions prescribed by law") darauf hindeutet, dass dispositives Recht für die Anwendung der Ausnahmebestimmung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR ausreicht, legt die französische Textfassung ("dispositions impératives") die Annahme nahe, dass der Anwendungsbereich des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR nur im Falle des Vorliegens unabdingbarer Vorschriften eröffnet ist.
- 18           cc) In den Vertragsstaaten der CMR gibt es bislang keine allgemeingültige Auffassung zu der Frage, mit welchem Inhalt der im Streitfall bedeutsame Satzteil des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR auszulegen ist (vgl. Hoge Raad der Niederlande, TranspR 1991, 132, 133 unter 3.3; Herber, TranspR 1994, 375). Für die Auslegung kann auch nicht ohne weiteres die Entstehungsgeschichte des Übereinkommens herangezogen werden, da weder ein offizieller Bericht noch eine andere Dokumentation über die vorbereitenden Arbeiten veröffentlicht worden ist oder anderweitig öffentlich zur Verfügung steht (Hoge Raad, TranspR 1991, 132, 133; Fremuth in Thume, CMR, 2. Aufl., Art. 2 Rn. 95).
- 19           (1) Die Vorschrift des Art. 2 CMR wurde in der zweiten Sitzung der Sonderarbeitsgruppe für den Transportvertrag entworfen und angenommen. Aus dem Protokoll dieser Sitzung des Binnentransportausschusses vom 6. Juni 1956 geht hervor, dass der Text für Art. 2 CMR während dieser Sitzung vom

Vertreter Großbritanniens entworfen worden ist. Der von Großbritannien vorgeschlagene Gesetzestext, der darauf hinauslief, den Straßenfrachtführer von einer Haftung für schifffahrtsbedingte Schäden während der Seebeförderung freizustellen und die Haftungsregelung dem für den Trägertransport geltenden Gesetz zu überlassen, wurde von der Mehrheit der beteiligten Staaten abgelehnt. Die britische Delegation überarbeitete daraufhin ihren Vorschlag, der danach den Inhalt des endgültigen Art. 2 CMR erhielt und von den Teilnehmern der Konferenz angenommen wurde (vgl. zur Entstehung des Art. 2 CMR Herber, TranspR 1994, 375, 378 f.). Daraus ergibt sich, dass Art. 2 CMR - im Gegensatz zu allen anderen Bestimmungen des Übereinkommens (vgl. Herber, TranspR 1994, 375, 379) - nicht primär in französischer Sprache redigiert worden ist, sondern auf einen von der Sonderarbeitsgruppe für den Transportvertrag überarbeiteten, in englischer Sprache gefassten Vorschlag zurückgeht. Dieser Umstand lässt es gerechtfertigt erscheinen, der französischen Textfassung bei der Auslegung von Art. 2 CMR keine tatsächliche Vermutung dahingehend beizulegen, dass sie als Arbeitssprache den Willen der Delegierten am ehesten wiedergibt (vgl. Herber, TranspR 1994, 375, 379; Fremuth in Thume aaO Art. 2 Rn. 95).

20           (2) Darüber hinaus sind bei der Auslegung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR vor allem dem Sinn und Zweck der Bestimmung entscheidende Bedeutung beizumessen. Die Vorschrift betrifft sogenannte Huckepack-Transporte. Das mit den Gütern beladene Transportfahrzeug wird selbst auf einem Teil der Gesamtstrecke per Schiff, Bahn oder Flugzeug befördert. Nach Art. 2 Abs. 1 Satz 1 CMR bleiben die Vorschriften des Übereinkommens auch während dieser Phase des Transports grundsätzlich anwendbar. Hiervon macht Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR hinsichtlich der Haftung des Straßenfrachtführers für Verlust und Beschädigung des Gutes sowie Überschreitung der Lieferfrist eine Ausnahme, wenn weitere in Satz 2 der Bestimmung genannte Voraussetzungen bewiesen werden. Diese Ausnahme wird durch Art. 2 Abs. 1 Satz 3 CMR wieder aufgehoben,



wenn "conditions prescribed by law"/"dispositions impératives" fehlen. In diesem Fall verbleibt es bei der Regelung gemäß Art. 2 Abs. 1 Satz 1 CMR.

21 (3) Die Vorschrift des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR will - wovon auch das Berufungsgericht ausgegangen ist - vor allem verhindern, dass der Straßenfrachtführer einer schärferen und umfangreicheren Haftung gegenüber den Verfügungsberechtigten ausgesetzt wird, als er seinerseits gegenüber dem von ihm beauftragten Unterfrachtführer des Trägertransportmittels (hier: Verfrachter) Regress nehmen kann. Diese Gefahr ist vor allem bei einem "Huckepack-Transport" per Schiff gegeben, weil die Haftung des Verfrachters nach den Haager Regeln von 1924 und den seerechtlichen Haftungsbestimmungen im Handelsgesetzbuch im Vergleich zur Haftung nach den Bestimmungen der CMR deutlich schwächer ausgebildet ist. Dies gilt nicht nur für die Höhe der Haftung, sondern vor allem auch für den Grund der Haftung bei nautischem Verschulden und Feuer, wenn den Verfrachter kein eigenes Verschulden trifft (Art. 4 § 2 Buchst. a und b der Haager Regeln von 1924, § 607 Satz 2, §§ 658 ff. HGB; vgl. auch BGH, Urteil vom 26. Oktober 2006 - I ZR 20/04, BGHZ 169, 281 Rn. 38 ff.).

22 (4) Der Hoge Raad hat in seiner Entscheidung vom 29. Juni 1990 zur Auslegung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR angenommen (TranspR 1991, 132), die Wörter "conditions prescribed by law"/"dispositions impératives" präzisierten den Inhalt der fiktiven Transportvereinbarung zwischen dem Absender und dem "Huckepack"-Frachtführer gemäß Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR dahingehend, dass sie auf objektives Recht hinwiesen. Die objektivierende Konstruktion über eine fiktive Vereinbarung passe dazu, dass Art. 1 Abs. 1 CMR den Anwendungsbereich des Übereinkommens ausschließlich anhand objektiver Anknüpfungskriterien festlege, um so vor allem auch die Haftung des Straßenfrachtführers in einheitlicher Weise zu regeln. Zur Zeit der Vorbereitung und des Zustandekommens der CMR habe es bereits einheitliches Recht für Transportverträge

mit internationalem Charakter gegeben, nämlich für den Seetransport die Haager Regeln von 1924, das Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 über den Gütertransport mit der Eisenbahn (CMI) sowie das Warschauer Übereinkommen über den internationalen Lufttransport vom 12. Oktober 1929. Es könne davon ausgegangen werden, dass diese Verträge und darauf basierende nationale Regelungen den Vertragspartnern bei der Schaffung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR vor Augen gestanden hätten. Die vertragschließenden Staaten hätten bei der Aufnahme der Ausnahmeregelung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR offenbar erkannt, dass die anderen Verträge einheitliches Recht enthielten, das besonders auf die außergewöhnliche Art und die Risiken der jeweiligen Transportformen abgestellt sei. Die Konferenzteilnehmer seien offensichtlich der Meinung gewesen, es sei unter diesen Umständen wünschenswert, dass einheitliches Recht in Bezug auf den "Huckepack-Transport" auch das gegenseitige Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer bestimme.

23 Der Hoge Raad hat daraus gefolgert, dass die Wörter "conditions prescribed by law"/"dispositions impératives" auf einen gesetzlichen Haftungsgrundsatz gemünzt seien, der auf international vereinbartem einheitlichem Transportrecht beruhe oder daraus abgeleitet worden sei (TranspR 1991, 132, 134). Im Anschluss daran hat der Hoge Raad angenommen, bei dieser Auslegung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR erhebe sich - auch angesichts der französischen Textfassung - in erster Linie die Frage, ob die einheitliche Haftungsregelung, die für die betreffende Transportart festgelegt worden sei, dergestalt "zwingend" sein müsse, dass hiervon nicht abgewichen werden könne. Dies hat der Hoge Raad vor allem mit der Erwägung verneint, dass andernfalls für den "Huckepack-Transport" über See immer die CMR-Bestimmungen zur Anwendung kämen, weil die Haager Regeln von 1924 im Hinblick darauf nicht "zwingend" seien, dass sie gemäß ihrem Art. 5 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Verfrachters zuließen (TranspR 1991, 132, 134). Das könne nicht Sinn der Regelung in Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR sein.

24 (5) Die Entscheidung des Hoge Raad überzeugt, da sie vor allem für den "Huckepack-Transport" über See, der gerade Anlass für die Ausnahmeregelung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR war, zu sachgerechten Ergebnissen führt. Es ist nicht anzunehmen, dass die Teilnehmer an der Konferenz zur Schaffung der CMR in Bezug auf den "Huckepack-Transport" über See das für den Seetransport geltende Einheitsrecht unbeachtet lassen wollten. Die englische Textfassung lässt sich dahingehend auslegen, dass die vertragschließenden Staaten den Inhalt des fiktiven Frachtvertrags zwischen dem Absender und dem "Huckepack-Beförderer" von dem für diesen Vertrag speziell geltenden Einheitsrecht bestimmen lassen wollten. Mit der objektivierenden Konstruktion dieser hypothetischen Vereinbarung sollte zudem zum Ausdruck gebracht werden, dass abweichende Vereinbarungen, soweit sie nach dem speziellen Einheitsrecht zulässig sind, dabei außer Betracht bleiben müssen. Für die Konstruktion des in Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR erwähnten hypothetischen Frachtvertrags sind daher Erwägungen darüber, unter welchen vertragsgestaltenden Bedingungen die Parteien diesen Vertrag geschlossen hätten - beispielsweise, ob ein Konnossement ausgestellt oder eine Deckverladung (§ 663 Nr. 1 HGB) vereinbart worden wäre -, unerheblich (vgl. Hoge Raad, TranspR 1991, 132, 134; Fremuth in Thume aaO Art. 2 Rn. 129).

25 Für den Fall, dass die "Huckepack-Beförderung" auf dem Seeweg erfolgt, verweist Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR abstrakt-generell auf einen hypothetischen Seefrachtvertrag zwischen dem Absender und dem Verfrachter, der die objektiven Anwendungsvoraussetzungen der Haager Regeln von 1924 oder des Seefrachtrechts nach dem Handelsgesetzbuch erfüllt (Fremuth in Thume aaO Art. 2 Rn. 129; MünchKomm.HGB/Jesser-Huß, 2. Aufl., Art. 2 CMR Rn. 20 mwN in Fn. 45 f.; Herber, TranspR 1994, 375, 379 f.). Aus den zuvor genannten Gründen muss auch der Inhalt des zwischen dem Absender und dem Straßenfrachtführer tatsächlich abgeschlossenen Transportvertrags bei der Festlegung

des fiktiven Frachtvertrags im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR unberücksichtigt bleiben (vgl. Hoge Raad, TranspR 1991, 132, 134; Fremuth in Thume aaO Art. 2 Rn. 129; MünchKomm.HGB/Jesser-Huß aaO Art. 2 CMR Rn. 20; Helm, Frachtrecht II: CMR, 2. Aufl., Art. 2 Rn. 34; Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 2. Aufl., Art. 2 CMR Rn. 25; aA OLG Celle, TranspR 1987, 275, 276; Koller, Transportrecht, 7. Aufl., Art. 2 CMR Rn. 8). Mit diesem Verständnis des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR lassen sich auch die voneinander abweichenden verbindlichen Textfassungen der Vorschrift - anhand der Bedeutung und des Zwecks der Bestimmung - miteinander in Einklang bringen (vgl. Hoge Raad, TranspR 1991, 132, 134).

26           Zudem wird bei dieser Auslegung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR das Regressinteresse des Straßenfrachtführers gewahrt. Für seetypische Schäden haftet er gegenüber den Verfügungsberechtigten nur nach den im Vergleich zur CMR für ihn günstigeren Bestimmungen der Haager Regeln von 1924 mit der Folge, dass er - sollte er mit Erfolg in Anspruch genommen worden sein - mit seinen Rückgriffsansprüchen gegen den Verfrachter regelmäßig durchdringen wird. Denn gemäß Art. 3 § 8 der Haager Regeln von 1924 kann die Haftung des Verfrachters für Verlust oder Beschädigung von Gütern, soweit der Schaden auf Verschulden oder auf Nichterfüllung der in Art. 3 vorgesehenen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten beruht, im Frachtvertrag weder ausgeschlossen noch in anderer Weise als im Übereinkommen vorgesehen, beschränkt werden. Insofern enthalten die Haager Regeln von 1924 zumindest einseitig zwingendes Recht, von dem nicht durch Parteivereinbarung abgewichen werden kann. Auch die CMR lässt Abweichungen von den Haftungshöchstbeträgen (Art. 23 Abs. 3, Art. 25 CMR) zugunsten des Auftraggebers des Frachtführers zu, wie sich vor allem aus Art. 26 CMR ergibt. Die Haftungsnormen der CMR sind daher insofern ebenfalls nur einseitig zwingend (Koller aaO Art. 2 CMR Rn. 8 aE).

- 27           Dieser Beurteilung kann die Revisionserwiderung nicht mit Erfolg entgegenhalten, nach englischem Rechtsverständnis seien "conditions prescribed by law" stets zwingende Vorschriften (so auch MünchKomm.HGB/Jesser-Huß aaO Art. 2 CMR Rn. 18). Die englische Rechtsprechung behandelt die Haager Regeln von 1924 vielmehr als "conditions prescribed by law" im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR (vgl. High Court of Justice, Queen's Bench Division vom 22. September 1980, ETR 1990, 194, 203 = [1981] 1 All ER 1042 - Thermo Engineers v. Ferrymasters).
- 28           (6) Die Beklagte braucht daher für den aufgrund des Brandes eingetretenen Schaden nicht zu haften (dazu nachfolgend unter 4.), wenn sie das schädigende Ereignis nicht verursacht hat, der Schaden vielmehr durch ein trägertypisches Risiko während der Seebeförderung entstanden ist (Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR).
- 29           3. Das Berufungsgericht hat zu den soeben genannten Voraussetzungen für die Anwendung des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR - von seinem Standpunkt aus folgerichtig - zwar keine Feststellungen getroffen. Eine Zurückverweisung der Sache an die Vorinstanz ist deshalb aber nicht erforderlich. Der Senat kann den Rechtsstreit auf der Grundlage des unstreitigen Sachverhalts und der bislang getroffenen Feststellungen selbst abschließend entscheiden (§ 563 Abs. 3 ZPO).
- 30           a) Die Ausnahmegvorschrift des Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR kommt zur Anwendung, wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes während der Beförderung mit dem Trägertransportmittel erfolgt ist. Diese Voraussetzung ist im Streitfall erfüllt, da die Waren durch den Brand auf dem Seeschiff vernichtet worden und damit während der Seebeförderung verlorengegangen sind.

- 31            b) Des Weiteren darf das schädigende Ereignis - hier: der Brand auf dem Seeschiff - nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Straßenfrachtführers verursacht worden sein. Auch diese Voraussetzung ist im Streitfall gegeben. Nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Landgerichts beruht der Verlust des Gutes nicht auf einer Handlung oder Unterlassung der Beklagten oder des von ihr beauftragten Straßenfrachtführers. Eine Verursachung des schädigenden Ereignisses durch den mit der "Huckepack-Beförderung" beauftragten Verfrachter braucht sich die Beklagte - wie das Landgericht zutreffend angenommen hat - im Rahmen von Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMR nicht zurechnen zu lassen, da die Bestimmung sonst weitgehend ohne Bedeutung wäre (Koller aaO Art. 2 CMR Rn. 8; Fremuth in Thume aaO Art. 2 Rn. 40; Helm aaO Art. 2 Rn. 23; MünchKomm.HGB/Jesser-Huß aaO Art. 2 CMR Rn. 12; Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO Art. 2 CMR Rn. 17; Herber/Piper, CMR, Art. 2 Rn. 19). Die Revisionserwiderung hat insoweit auch keine Gegenrügen erhoben.
- 32            c) Schließlich muss der Schaden durch ein Ereignis verursacht worden sein, das nur während und wegen der Beförderung durch das Trägertransportmittel eingetreten sein kann. Diese Voraussetzung ist entgegen der Ansicht der Revisionserwiderung ebenfalls erfüllt. Mit dieser Tatbestandsvoraussetzung ist gemeint, dass das Schadensereignis auf einer besonderen Gefahr beruht, die gerade dem Trägertransportmittel eigen ist. Dem liegt der Gedanke zugrunde, dass der Straßenfrachtführer für solche besonderen transportträgartypischen Gefahren, denen er das Gut im Einverständnis mit dem Absender aussetzt, auch (nur) nach Maßgabe der für diese Gefahren geltenden frachtrechtlichen Haftungsgrundsätze einstehen soll (Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO Art. 2 CMR Rn. 16). Für den Streitfall bedeutet dies, dass das konkrete Schadensereignis nur während der Seebeförderung eintreten konnte, das heißt, es muss auf einer mit dem Seeschiff verbundenen besonderen Gefahr beruhen

(Fremuth in Thume aaO Art. 2 Rn. 41; MünchKomm.HGB/Jesser-Huß aaO Art. 2 CMR Rn. 13; Helm aaO Art. 2 Rn. 26; Herber, VersR 1988, 645, 646 f.).

33 aa) Typische Gefahren eines Seetransports sind der Untergang des Schiffes, Strandung, starker Seegang und die Berührung des Gutes mit Salzwasser. Ob sich bei einem Schaden, der durch Feuer an Bord eines Schiffes verursacht wird, ein für den Seetransport spezifisches Risiko verwirklicht, ist umstritten (bejahend Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO Art. 2 CMR Rn. 16; Ramming, Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, Rn. 101; verneinend MünchKomm.HGB/Jesser-Huß aaO Art. 2 CMR Rn. 14; differenzierend Koller aaO Art. 2 CMR Rn. 8 Fn. 28).

34 bb) Die Frage, ob es sich bei einem Feuer an Bord eines Seeschiffes um ein für dieses Transportmittel typisches Schadensrisiko handelt, lässt sich nicht generell beantworten. Es müssen vielmehr die bekannten Umstände des Schadenshergangs berücksichtigt werden (Koller aaO Art. 2 CMR Rn. 8). Bei einem Landtransport können die beförderten Güter, wenn ein LKW in Brand gerät, ebenfalls durch Feuer zu Schaden kommen. Bei einem Fahrzeugbrand in einem Straßentunnel können die Rettungsmaßnahmen für Mensch und Ladung in besonderem Maße erschwert sein. Dennoch kann der Ausbruch eines Feuers an Bord eines Seeschiffes zu einer Gefährdung des Transportgutes führen, wie es beim Brand eines LKW oder eines Eisenbahnwaggons nicht in vergleichbarer Weise möglich ist. Dies ist im Streitfall anzunehmen. Die Brandgefahr an Bord eines Seeschiffes wird dadurch wesentlich erhöht, dass Ladung und Maschinenraum beim Betrieb eines Schiffes eng zusammenliegen. Für die dicht an dicht geparkten Fahrzeuge besteht keinerlei Möglichkeit, durch Veränderung ihres Standortes auf dem Schiff einem sich ausbreitenden Feuer zu entgehen. Vielmehr kann ein auf dem Schiff entstehender Brand ungehindert auf sämtliche darauf befindliche Fahrzeuge übergreifen, ohne dass diese - anders als auf der Straße - dem Feuer ausweichen können. Zudem kann ein Feuer, das auf

einem Schiff auf hoher See ausbricht - jedenfalls am Anfang - nur mit den schiffseigenen Brandbekämpfungsanlagen eingedämmt werden. Eine rasche und wirksame Unterstützung durch Feuerlöschschiffe ist häufig nicht oder nur mit erheblicher zeitlicher Verzögerung möglich. Solche Unterstützungsleistungen sind im Übrigen auch nicht vergleichbar mit dem sofortigen professionellen Einsatz der Feuerwehr bei einem Brand an Land.

35 Bei dem sich rasch über das gesamte Fährschiff "UND ANDRYATIK" ausbreitenden Feuer gab es jedenfalls von außen keine rechtzeitige Hilfe. Die Brandbekämpfungsanlagen auf dem Schiff fielen bereits nach wenigen Sekunden aus, weil das Feuer auch Elektrokabel zerstört hatte. Unter diesen Umständen hat sich durch den Brand auf dem Fährschiff "UND ANDRYATIK" ein Risiko verwirklicht, das in diesem Ausmaß nur auf einem Schiff auf hoher See gegeben ist.

36 4. Das Statut des hypothetischen Frachtvertrags zwischen dem Absender und dem "Huckepack-Beförderer" (Verfrachter) bestimmt sich nach dem im Streitfall noch anwendbaren Art. 28 Abs. 4 EGBGB (MünchKomm.HGB/Jesser-Huß aaO Art. 2 CMR Rn. 19; Herber/Piper aaO Art. 2 Rn. 27). Dies führt hier zur Anwendbarkeit des türkischen Rechts, weil der Verfrachter seine Hauptniederlassung in Istanbul hatte und sich dort auch der Verladeort befand. Die Art. 17 ff. CMR werden mithin durch die Haftungsvorschriften des türkischen Seefrachtrechts verdrängt.

37 Geht es um einen internationalen Seetransport, richtet sich die Haftung des Verfrachters für Schäden oder Verluste von Ladungsgütern gemäß dem türkischen Recht unmittelbar nach Art. 4 § 2 Buchst. b der Haager Regeln von 1924. Dieses Regelwerk ist für die Türkei am 4. Januar 1956 in Kraft getreten und gilt dort unmittelbar, weil die Türkei - anders als Deutschland - keinen Gebrauch von der Möglichkeit gemacht hat, die Regeln in innerstaatliches Recht



umzusetzen (Atamer, TranspR 2010, 50, 51 f.; vgl. auch die Übersicht zu den Mitgliedstaaten bei Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., Anh. I zu § 663b Rn. 1). Nach Art. 4 § 2 Buchst. b der Haager Regeln von 1924 haftet der Verfrachter nicht für Verluste oder Beschädigungen der Güter, die durch Feuer entstanden sind, es sei denn, er hat die Schäden durch eigenes Verschulden verursacht. Konkrete Anhaltspunkte für ein Verschulden der Geschäftsführung des Verfrachters sind nicht ersichtlich. Die Beklagte kann sich daher mit Erfolg auf den Haftungsausschluss gemäß Art. 4 § 2 Buchst. b der Haager Regeln von 1924 berufen.

38 III. Danach ist die Klage auf die Revision der Beklagten vollständig abzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO.

Bornkamm

Pokrant

Büscher

Schaffert

Koch

Vorinstanzen:

LG Landshut, Entscheidung vom 17.02.2010 - 2 HKO 351/09 -

OLG München, Entscheidung vom 23.12.2010 - 23 U 2468/10 -