

Transportrecht

22.4.2021

Stolperfallen bei der Vereinbarung erhöhter Haftung des Frachtführers.

Zum Urteil I ZR 130/19 vom 17. Dezember 2020 des deutschen Bundesgerichtshofs

I. Einleitung

Die CMR sieht eine verschuldensunabhängige, aber der Höhe nach begrenzte Haftung des Frachtführers vor: Art. 23 Abs. 3 CMR regelt:

Die Entschädigung darf jedoch 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht überschreiten.

Die erwähnte Rechnungseinheit ist nach Art. 23 Abs. 7 CMR das Sonderziehungsrecht, eine künstliche Rechnungseinheit, deren Kurs jeden Tag vom Internationalen Währungsfonds festgesetzt wird. Der Wert eines Sonderziehungsrechts schwankt derzeit um den Wert von ca. 1,30 CHF.

Ähnliche Haftungsgrenzen finden sich in vielen Klauselwerken, etwa in Art. 25 Spedlogswiss.

Übersteigt der Wert der transportierten Güter diese Haftungsgrenze, so können die Vertragsparteien des Transportvertrags entweder nach Art. 24 CMR einen Wert des Frachtgutes im Frachtbrief angeben. Dann gilt diese Wertangabe als Haftungshöchstgrenze. Oder die Parteien können nach Art. 26 CMR „*durch Eintragung in den Frachtbrief den Betrag eines besonderen Interesses an der Lieferung festlegen.*“ Letztere Lösung erlaubt auch die Überwälzung von Folgeschäden wie beispielsweise solche infolge verspäteter Lieferung.

Im konkreten Fall war streitig, ob die Haftungsgrenzen Anwendung finden oder ob die Parteien eine Haftungserhöhung konkludent vereinbart hatten. Grundlage des Frachtvertrags waren die «Allgemeinen Vertragsbedingungen Kunst» (im Folgenden: AVK), die ebenfalls Haftungshöchstbeträge sowie deren vertragliche Modifizierung vorsieht. Punkt 5.6 dieser Bedingungen lautet (Zitat nach BGH):

5.6 Der Auftraggeber kann gegen gesondertes Entgelt höhere als die in Ziffer 5.1 bis 5.5 dieser Vertragsbedingungen geregelten Höchstbeträge schriftlich im Vertrag vereinbaren, und zwar sowohl für Güterschäden, Güterfolgeschäden als auch reine Vermögensschäden.

(Die Beklagte) besorgt die Versicherung des Kunstgegenstandes, zum Beispiel eine Transport- oder Lagerversicherung, nur aufgrund einer schriftlichen Vereinbarung unter Angabe der Versicherungssumme und der zu deckenden Gefahren. Im Zweifel entscheidet (die Beklagte) nach pflichtgemäßem Ermessen über Art und Umfang der Versicherung und schließt sie zu marktüblichen Bedingungen ab. Für die Versicherungsbesorgung steht (der Beklagten) eine besondere Vergütung und Ersatz (ihrer) Auslagen zu.

Im konkreten Fall hatte die Frachtführerin ihrer Auftraggeberin gemäss Nr. 5.6 der «Allgemeinen Vertragsbedingungen Kunst» eine Transportversicherung über 200.000.- Euro besorgt; die Entscheidung, ob eine solche Versicherung abgeschlossen werden sollte, oblag dabei entsprechend der erwähnten AGB-Klausel der Auftraggeberin.

II. CMR: Keine Haftungserhöhung ohne Frachtbrief!

Für die Praxis wichtig sind zunächst die Feststellungen, die der Bundesgerichtshof in Bezug auf die formellen Anforderungen an eine wirksame Haftungserhöhung aufstellt.

Transportrecht

Während die zitierte Klausel 5.6 der AVK nur vorsieht, die Haftungshöchstbeträge im (Fracht-) Vertrag zu vereinbaren, verlangt die CMR in ihrem Art. 24, dass geänderte Höchstbeträge im Frachtbrief anzugeben sind. Auch ein besonderes Interesse an der Lieferung ist gemäss Art. 26 Abs. 1 CMR «durch Eintragung in den Frachtbrief festzulegen».

Zu Recht betont der deutsche Bundesgerichtshof unter Berufung auf weitere internationale Rechtsprechung, dass eine bloss vertragliche Vereinbarung solcher Haftungs-Modifikationen ohne Eintragung in den Frachtbrief unwirksam ist, wenn auf den Transport die CMR anzuwenden ist. Er stützt sich dabei auf den Wortlaut der CMR, die dies verlange und betont auch die Sinnhaftigkeit dieser Regelung – durch die Eintragung werde dem Frachtführer die ihn treffende Haftungserweiterung sinnfällig vor Augen geführt; die Eintragung entfalte mithin eine Warn- und Schutzfunktion. Hiergegen könnte man allerdings argumentieren, dass der Frachtführer wissen müsse, was er vertraglich vereinbart hat und deswegen eines solchen Schutzes nicht bedarf, weswegen eine konstitutive Wirkung der Eintragung nur bei weiteren am Vertrag beteiligten Dritten wie etwa Unterfrachtführern nötig sei (so MünchKomm.HGB/Jesser-Huß, 4. Aufl., Art. 24 CMR Rn. 7, Zit. nach BGH). Indes bietet zum einen, wie der Bundesgerichtshof zu Recht betont, der Wortlaut der CMR keine hinreichende Grundlage für eine solche einschränkende Auslegung. Des Weiteren erlaubt der Frachtbrief auch im Falle, dass die Ware im Rahmen des Verfügungsrechts (Art. 12 Abs. 1 CMR) an einen dritten Empfänger umdirigiert wird, dem Dritten unmittelbar die Haftungsgrenzen zu verifizieren und auch der Fahrer selbst hat einen Frachtbrief dabei, kann also sehen, dass er Waren mit höheren Werten transportiert und entsprechend vorsichtig agieren, während er aber keinen Einblick in den Transportvertrag selbst hat. Wenn also ein CMR-Transport vorliegt, überlagern die – zwingenden, s. Art. 41 CMR – Regelungen der CMR anderweitige vertragliche Abmachungen, die eine Modifizierung der Haftungsgrenzen durch bloss vertragliche Vereinbarung ohne Eintragung in den Frachtbrief wirksam werden lassen. Deswegen muss bei der CMR unterfallenden Frachtverträgen darauf geachtet werden, dass sowohl die Vereinbarung höherer Haftungsgrenzen also auch diejenige eines besonderen Interesses an der Lieferung aus dem Frachtbrief ersichtlich ist, da sie ansonsten keine Wirkungen entfaltet und es trotz der Regelung im Frachtvertrag bei dem gesetzlich vorgesehenen Haftungsregime der CMR bleibt!

PRAXISTIPP:

Bei CMR-Transporten gilt unabhängig von den vertraglichen Vereinbarungen incl. der verwendeten AGB-Klauseln, dass eine Modifizierung der Haftungshöhe nur wirksam vorgenommen wird, wenn sie aus dem Frachtbrief ersichtlich wird. Wird bei einem Transport auf einen Frachtbrief verzichtet, ist keine vertragliche Veränderung der Haftungshöhe möglich!

III. Konkludente Haftungsvereinbarungen?

Der Bundesgerichtshof klärte sodann die Frage, wie der Abschluss der Versicherung zu bewerten ist.

Zu Recht betont der deutsche Bundesgerichtshof auf der Grundlage einer umfangreichen Diskussion, dass die Haftungserhöhung eine vertragliche Vereinbarung ist. Das ist unmittelbar nachvollziehbar – kein Frachtführer darf gegen seinen Willen dazu gezwungen werden, Haftungserhöhungen hinzunehmen. Der Bundesgerichtshof weist in diesem

Transportrecht

Zusammenhang darauf hin, dass sich die Vereinbarungspflicht bereits daraus ergebe, dass ausdrücklich der erforderliche Zuschlag zur Fracht zu vereinbaren sei. Eventuelle Haftungserhöhungsklauseln, die ihren Niederschlag nicht in einer vertraglichen Vereinbarung verorten lassen, wären also nichtig, selbst wenn sie im Frachtbrief stehen. Auch dies ist folgerichtig, da der Frachtbrief nur als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Frachtvertrags (mitsamt eventuellen Modifikationen der Haftung) dient, Art. 9 Abs. 1 CMR, aber nicht der Vertrag ist oder diesen ersetzt. Auch wenn Art. 24 CMR aussagt, der Absender kann gegen einen zu vereinbarenden Zuschlag zur Fracht einen Wert des Gutes im Frachtbrief «angeben» bzw. «festlegen» (so die Formulierung in Art. 26 CMR), bedeutet dies keinesfalls ein einseitiges Modifizierungsrecht des Absenders. Die Begriffe «angeben» und «festlegen» sind, so der BGH, synonym.

Wurde nun durch Abschluss der Versicherung eine vertragliche Modifizierung der Haftungsgrenzen vorgenommen? Die Vorinstanz sah darin eine konkludente Vereinbarung der Haftungserhöhung: die Parteien hätten einen Versicherungswert von 200.000.- Euro gewählt und dadurch die Haftung auf diesen Betrag erhöht.

Der Bundesgerichtshof hingegen betonte zu Recht, dass Nr. 5.6 AVK zwei Alternativen vorsieht, um zu höheren Erstattungsbeträgen im Falle eines Schadens zu gelangen: zum einen die Vereinbarung höherer Haftungshöchstbeträge oder zum anderen den Abschluss der Versicherung. Wurde also die Versicherungslösung gewählt, haben die Parteien des Frachtvertrags gerade keine Haftungserhöhung zulasten des Frachtführers vereinbart.

PRAXISTIPP:

Vereinbaren Sie eine Modifizierung der Haftung klar und eindeutig. Wenn Sie eine Versicherungslösung vereinbaren, schliesst dies im Zweifel gerade eine erhöhte Haftung des Frachtführers aus, wenn in der Versicherungslösung ein alternativer Weg zur Abdeckung von Transportrisiken gesehen wird.

IV. Haftungsmodifikation nur mit Zuschlag auf die Fracht?

Der deutsche Bundesgerichtshof deutet zudem an, dass die Haftungsmodifikation nach der CMR nur Wirkung haben dürfte, wenn, wie von deren Art. 24, 26 vorgesehen, hierfür ein Zuschlag auf die Fracht berechnet wird, lässt diese Frage aber offen, da sie für den konkreten Fall nicht von Bedeutung ist. Nach hiesiger Auffassung greift eine solche Sicht zu stark in die Vertragsfreiheit ein – die Preisgestaltung ist Sache der Parteien und wenn sich ein Frachtführer entschliessen sollte, etwa einem guten Kunden erhöhte Haftungsgrenzen ohne zusätzliche Entgeltforderung zu versprechen, gibt es keinen sachlichen Grund, ihm dies zu verwehren.

PRAXISTIPP:

Achten Sie darauf, dass Haftungsmodifikationen immer mit einem Zuschlag auf die Fracht einhergehen, der entsprechend ausgewiesen wird, um dem Problem zu entgehen, dass die vertragliche Änderung der Haftung als unwirksam eingestuft wurde, weil die Parteien auf einen Zuschlag verzichtet hatten. Will der Frachtführer seinem Kunden eine Vergünstigung gewähren, so sollte nicht auf einen Zuschlag für die Haftungserhöhung verzichten, sondern andere Wege suchen, beispielsweise eine vergünstigte Fracht.

Transportrecht

V. Wertermittlung bei fehlendem konstanten Marktwert und Ersatz des vollen Warenwerts bei Beschädigung nur eines Teils der Sendung?

Interessant und für die Praxis von Bedeutung sind zudem die Ausführungen des Bundesgerichtshofs zur Wertermittlung von Gegenständen ohne konstanten Marktwert mit starken Wertschwankungen wie insbesondere bei Kunstwerken. In diesem Falle reicht infolge der Beweiserleichterung des § 287 Abs. 1 ZPO bei der Entscheidung über die Höhe einer Forderung eine erhebliche, auf gesicherter Grundlage beruhende Wahrscheinlichkeit für die richterliche Überzeugungsbildung aus.

Zu Art. 25 Abs. 2 Buchst. a CMR hält der Bundesgerichtshof fest, dieser gelte nicht nur bei einem wirtschaftlichen Totalschaden, sondern immer dann, wenn die Beschädigung die ganze Sendung erfasst und in ihrem Wert zumindest verringert. In einem solchen Fall kann also auch die Beschädigung nur eines Teils der Sendung dazu führen, dass der gesamte Warenwert zu ersetzen ist.

VI. Oft übersehen: Verlust der Ansprüche des Frachtführers auf Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung entstandene Kosten bei Schäden und Verlust des Transportguts

Ebenfalls praktisch wichtig ist, dass der Frachtführer nach Art. 23 Abs. 4, 25 Abs. 1 CMR seinen Anspruch auf Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung entstandene Kosten (hierzu zählen, wie der Bundesgerichtshof betont, auch die Prämien einer Transportversicherung) ganz oder teilweise einbüsst, wenn er für den Verlust des Gutes oder dessen Beschädigung ganz oder teilweise Schadenersatz zu leisten hat. Zwar spricht die CMR nur von «zurückerstatten», aber, wie der Bundesgerichtshof klarstellt, betrifft dies nur den Fall, dass der Frachtlohn bereits gezahlt wurde. Wurde er noch nicht gezahlt, ist er in solchen Fällen auch nicht mehr geschuldet. Es besteht also keinerlei Anlass, im Schadensfall mit dem Frachtlohn aufzurechnen. Nicht für den Auftraggeber des Transports und nicht für den Frachtführer, wenn dieser vor Auskehr einer Versicherungssumme eine Verrechnung mit seinem Frachtlohn vornimmt und einen entsprechend verringerten Betrag an den Auftraggeber überweist. Ebenso ist er, wenn infolge der Art. 23 Abs. 4, 25 Abs. 1 CMR keine Frachtlohnansprüche bestehen, daran gehindert, eine Versicherungssumme als Sicherung der Zahlung eines Frachtlohnanspruchs zurückzuhalten.

PRAXISTIPP:

Beachten Sie im Schadensfall stets auch die gerne übersehenen Folgen der Schadenersatzpflicht des Frachtführers für dessen Ansprüche auf Fracht, Zölle und sonstige, aus Anlass der Beförderung entstandene Kosten. Insoweit der Auftraggeber des Transports diese wegen der Art. 23 Abs. 4, 25 Abs. 1 CMR nicht schuldet, kann er sie zusätzlich zum zu ersetzenden Warenschaden zurückverlangen oder, wie der deutsche Bundesgerichtshof klarstellt, erst gar nicht zahlen! Und wo kein Anspruch des Frachtführers besteht, kann dieser zudem keine Zurückbehaltungsrechte etwa an Versicherungsleistungen geltend machen, um (nicht bestehende!) Rechte durchzusetzen!

Ass. iur. Thorsten Vogl

Associate