

# **FINMA\_VERSICHERUNGSRECHT 20000512\_d\_bs\_o\_00 vom 12. Mai 2000**

FINMA Versicherungsrecht, 2000-05-12, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/finma\\_versicherungsrecht\\_20000512\\_d\\_bs\\_o\\_00](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/finma_versicherungsrecht_20000512_d_bs_o_00)

FR: FINMA\_VERSICHERUNGSRECHT 20000512\_d\_bs\_o\_00 du 12 mai 2000

IT: FINMA\_VERSICHERUNGSRECHT 20000512\_d\_bs\_o\_00 del 12 maggio 2000

## **Erwägungen**

### **E. 0**

1230 entspricht, b) statt 1 b) ba) ITL 2'332'400 zuzüglich Zins zu 5% seit 23. Juni 1992, bb) desjenigen Betrages in CHF, der dem Wertverlust in CHF von ITL 2'332'400 zum Zürcher Devisenmittelkurs am Tag der Zahlung der Beklagten an die Klägerin gegenüber ITL 2'332'400 zum Kurs von 0. 1230 entspricht, c) statt 1 c) ca) TL 1'424'430 zuzüglich Zins zu 5% seit 21. August 1997, cb) desjenigen Betrages in CHF, der dem Wertverlust in CHF von ITL 1'424'430 zum Zürcher Devisenmittelkurs am Tag der Zahlung der Beklagten an die Klägerin gegenüber ITL 1'424'430 zum Kurs von 0. 1230 entspricht, an die Klägerin zu verurteilen. Es seien die gesamten ordentlichen und ausserordentlichen Kosten des Verfahrens der Beklagten aufzuerlegen." Die D. AG beantragte die vollumfängliche und kostenfällige Abweisung der Klage. Eventualiter beantragte sie ihre Verurteilung zur Zahlung von SZR 20'000.-- inklusive Zins zu 5% seit 29. Juli 1997, subeventualiter zur Zahlung von ITL 236'453'000 inklusive Zins zu 5% seit 29. Juli 1997 und subsubeventualiter zur Zahlung von Fr. 290'837.-- inklusive Zins zu 5% seit 29. Juli 1997. Mit Urteil vom 5. Februar 1999 wies das Zivilgericht Basel-Stadt die Klage vollumfänglich und kostenfällig ab. Gegen dieses Urteil hat die Klägerin rechtzeitig appelliert. Mit ihrer schriftlich begründeten Appellation hielt sie vollumfänglich an ihren vor erster Instanz gestellten Rechtsbehelfen fest. Auch die Beklagte hielt mit ihrer Appellationsantwort an ihren erstinstanzlichen

### **E. 2**

chen Anträgen fest. In der Verhandlung des Appellationsgerichts vom 12. Mai 2000 sind beide Vertreter der Parteien zum Vortrag gelangt. Gegenstand der streitigen Forderung der Klägerin ist Schadenersatz für den Verlust des von ihr im Auftrag der von R. AG versicherten Frachtgutes, dessen Transport die D. AG als Rechtsvorgängerin der Beklagten übernommen hat. Die Aktivlegitimation der Klägerin, die als Schadensversichererin in die Rechte der von R. AG eingetreten ist, wie auch die Passivlegitimation der Beklagten sind zwischen den Parteien nicht bestritten. Die Beklagte setzt der Forderung der Klägerin aber die Einrede der Verjährung entgegen und macht in ihrem Eventualstandpunkt eine Beschränkung ihrer Haftung geltend. Unbestritten ist dabei, dass zur Beurteilung der klägerischen Forderung und der Einreden und Einwendungen der Beklagten schweizerisches Recht zur Anwendung gelangt. Umstritten ist dagegen, ob auf den Beförderungsvertrag, welcher der zu beurteilenden Forderung zu Grunde liegt, das schweizerische Obligationenrecht oder das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr vom 19. Mai 1956 zur Anwendung gelangt. Nach Art. 1 Abs. 1 CMR ist das Übereinkommen ohne Rücksicht auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der Parteien auf alle Verträge "über die entgeltliche Beförderung von

Gütern auf der Strasse mittels Fahrzeugen" anwendbar, "wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Verträge angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist". Die CMR ist danach nur auf Frachtverträge, nicht aber auf Speditionsaufträge anwendbar. Während sich der Frachtführer mit einem Frachtvertrag als Tathandlungsauftrag zum Transport eines Frachtgutes verpflichtet, übernimmt der Spediteur im Rahmen eines Speditionsauftrages als Rechtshandlungsauftrages im eigenen Namen, aber auf Rechnung des Auftraggebers, den Abschluss der für den Transport dieses Gutes erforderlichen Frachtverträge. Der Spediteur übernimmt damit die Obliegenheiten, welche ansonsten der Absender zu erfüllen hätte. Dazu gehört der Abschluss des Frachtvertrages, die Aufbewahrung des Frachtgutes bis zur Übergabe an den Frachtführer, die Besorgung der zahlreichen Formalitäten oder die Überwachung des Transportes (Guhl/Koller/Schnyder/Druey, Schweizerisches Obligationenrecht, 9. Aufl., Zürich 2000, S. 537; SPR-Hofstetter, VII/2, 162 f.). Während sich die Klägerin auf den Standpunkt stellt, bei dem zwischen der D. AG und der von R. AG abgeschlossenen Vertrag vom 28. November 1989 handle es sich um einen Speditionsvertrag, qualifiziert die Klägerin diesen Kontrakt als Frachtvertrag. Die Qualifikation dieses Vertrages ist daher durch dessen Auslegung zu ermitteln. Ziel jeder Vertragsauslegung ist dabei die Ermittlung des übereinstimmenden wirklichen Willens der Vertragsparteien, den sie mit dem Abschluss des Vertrages ausdrücklich oder stillschweigend erklärt haben. An diesen Willen der ursprünglichen Vertragsparteien ist auch die Klägerin, welche den in diesem Verfahren geltend gemachten Schadenersatzanspruch durch Subrogation von der von R. AG erworben hat, gebunden. Nur wo sich ein solcher nicht mehr sicher feststellen lässt, ist im Sinne einer objektivierten Auslegung nach Treu und Glauben aufgrund des von den Vertragsparteien Erklärten der Vertragswille zu ermitteln, den diese mutmasslich gehabt haben (vgl. statt vieler BGE 122 III 106 E. 5 S. 108 f., 121 III 118 E. 4 S. 122 ff.; Gauch/Schlupe/Schmid/Rey, Schweizerisches Obligationenrecht Allgemeiner Teil, 7. Aufl., 1998 Rz. 1200 f.). Massgeblich für die Auslegung sind neben dem Wortlaut der Erklärungen insbesondere auch das Verhalten der Parteien nach dem Vertragsabschluss wie namentlich Erfüllungshandlungen (Gauch/Schlupe/Rey/Schmid, a.a.O., N 1204 ff.). Obwohl der Vertrag zwischen der von R. AG und der D. AG als "Speditions-Auftrag" betitelt wurde, verpflichtete sich die D. AG darin, das Transportgut (eine Partie Eisenkonstruktionsteile, Profile) bei D. in Ch. abzuholen und per Lastkraftwagen an die A. M. I. U. in G. (I) als Warenempfängerin weiterzuleiten. Damit richtete sich der Vertrag entgegen seinem Titel auf den Transport der Sache selbst, mithin auf eine Tathandlung, und nicht auf den Abschluss von Frachtverträgen mit Dritten für die Beförderung des Transportgut. Schliesslich hat die D. AG, resp. die für sie handelnde Zweignie-

### **E. 3**

derlassung Ch., im Frachtbrief vom 5. Dezember 1989) sich selbst als Frachtführerin bezeichnet. Daraus ist zu schliessen, dass der Wille der Vertragsparteien auf den Abschluss eines Frachtvertrages und nicht eines Speditionsvertrages gerichtet gewesen ist, wie dies bereits die Vorinstanz zutreffend festgestellt hat. Im weiteren bestreitet die Beklagte die nach Art. 1 Abs. 1 CMR für die Anwendbarkeit dieses Übereinkommens vorausgesetzte Internationalität der vereinbarten Transportleistung. Tatsächlich ist nicht bestritten, dass die D. AG durch ihre Hilfspersonen das Transportgut zunächst bei der Firma C. M. V. (CMV) in Con. (I) behändigt und nach Chiasso verbracht, hier in die Schweiz eingeführt und sodann wieder nach Italien ausgeführt hat. Die Ware wurde daher von einem

Versendungsort in Italien nach einem Empfangsort in Italien versandt. Massgeblich ist im vorliegenden Fall aber, dass die Parteien für die beiden Transportleistungen von Con. nach Ch. und von Ch. nach G. zwei gesonderte Verträge abgeschlossen haben. Ziel dieser Vertragsgestaltung war es gerade, gegen aussen die Internationalität des Transportes zu manifestieren und einen Export und anschliessenden Reimport des Transportgutes zu bewirken. Mit dem "Speditionsauftrag" vom 28. November 1989 ist deshalb ausdrücklich eine grenzüberschreitende Warenbeförderung im Sinne von Art. 1 Abs. 1 CMR vereinbart und bewirkt worden. Die D. AG hat ihren Frachtbrief vom 5. Dezember 1989 dementsprechend mit einem CMR-Stempel versehen. Die Gründe für diese Vertragsgestaltung sind hier nicht zu bewerten. Der teilweise bezüglich sogenannten "gebrochenen Transporten" geäusserten abweichenden Ansicht in der Literatur (vgl. Herber/Piper, CMR, Internationales Strassentransportrecht, München 1996, Art. 1 Rn. 50) kann aufgrund des vorliegenden Sachverhalts nicht gefolgt werden. Selbst wenn man aber annehmen wollte, dass zwischen den Parteien kein Frachtvertrag, sondern ein Speditionsvertrag zustandegekommen wäre, bliebe die CMR anwendbar. Nach Art. 439 OR untersteht der Spediteur in Bezug auf den Transport der Güter den Bestimmungen über den Frachtvertrag. Damit unterstellt das schweizerische Recht namentlich die Haftung des Spediteurs für den Verlust des Transportgutes durch den beauftragten Frachtführer dem Frachtvertragsrecht (vgl. BGE 102 II 256 ff.). Dieses wird in Bezug auf grenzüberschreitende Transporte auf der Strasse durch die CMR geregelt (vgl. zur analogen deutschen Praxis zu § 413 Abs. 1 HGB: Glöckner, Leitfaden zur CMR, 6. Aufl., Art. 1 N 3). Dieser Anwendung der speziellen frachtrechtlichen Haftungsnormen entspricht auch Art. 456 OR, welcher den Frachtführer oder Spediteur, welcher sich zur Ausführung eines übernommenen Transportes einer öffentlichen Transportanstalt bedient, im innerstaatlichen Recht dem Frachtrecht der öffentlichen Transportanstalt und damit dem entsprechenden Spezialrecht unterstellt. Diese Regelung beruht auf dem Grundgedanken, dass die Haftung des Frachtführers gegenüber dem Spediteur möglichst der Haftung des Spediteurs gegenüber dem Versender entsprechen soll. Damit wird verhindert, dass in der Person des Versenders eine Bereicherung oder eine Entreicherung eintreten kann. Der Spediteur soll demnach im gleichen Masse haften, in dem er auch Rückgriff auf den eingesetzten Frachtführer nehmen kann (OR-Staehelin, Art. 456 N 5; ZK-Oser/Schönenberger, Art. 456 OR N 4; BK-Gautschi, Art. 456 Rn. 1c). Dieser Grundgedanke rechtfertigt auch die Anwendbarkeit der CMR für die Haftung des Spediteurs gegenüber dem Versender, wenn dieser wie im vorliegenden Fall auf den von ihm beigezogenen Frachtführer nach den Regeln der CMR Rückgriff nehmen kann. Den Transport der Eisenkonstruktionsteile von Ch. nach Italien, der Gegenstand des Transportauftrages vom 28. November 1989 gebildet hat, hat die D. AG nicht selber ausgeführt. Sie hat damit vielmehr die Firma Autotrasporti T. B. beauftragt, welche ihrerseits den Chauffeur M. C. beigezogen hat. Für diesen Transport kommt im Verhältnis zwischen der D. AG und dem beauftragten Frachtführer nach dem Gesagten klarerweise die CMR zur Anwendung, zumal der Frachtführer gemäss Art. 29 Abs. 2 CMR auch dann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens haftet, wenn er sich zur Ausführung der Warenbeförderung Drittpersonen bedient. Die Beklagte würde daher als Rechtsnachfolgerin der D. AG selbst dann für den von der Klägerin gedeckten Schaden der von R. AG nach den Be-

#### **E. 4**

stimmungen der CMR haften, wenn der Vertrag vom 28. November 1989 als Speditionsvertrag zu qualifizieren wäre. Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass sämtliche

Voraussetzungen für die Anwendung der CMR im vorliegenden Fall erfüllt sind. Das Übereinkommen stellt gemäss Art. 41 CMR zwingendes Recht dar. Allfällige abweichende Abreden zwischen der von R. AG und der D. AG wären somit nichtig und unbeachtlich (vgl. auch Herber/Piper, CMR, Internationales Strassentransportrecht, München 1996, Art. 1 Rn. 54). Dem auf Grund einer Subrogation geltend gemachten Anspruch der Klägerin auf Ersatz des Schadens der von R. AG infolge des Verlustes des transportierten und versicherten Frachtgutes hält die Beklagte die Einrede der Verjährung entgegen. Nach Art. 32 Abs. 1 CMR verjähren Ansprüche aus einem diesem Abkommen unterliegenden Beförderung innert eines Jahres. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, welches nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist jedoch drei Jahre. Das Zivilgericht ist in seinem angefochtenen Entscheid davon ausgegangen, dass das Verhalten des Unterfrachtführers M. C. nach einem objektiven Massstab aufgrund der gesamten Umstände zwar als grob sorgfaltswidrig einzustufen sei, ihm aber kein eventualvorsätzliches Verhalten nachgewiesen und damit zur Last gelegt werden könne. Dem Vorsatz gleichgestellt werde nach Art. 32 Abs. 1 i.V.m. Art. 29 CMR aber nur der Eventualvorsatz, nicht aber die bewusste Fahrlässigkeit. Es wandte daher auf den vorliegenden Sachverhalt die einjährige Verjährungsfrist gemäss Art. 32 Abs. 1 CMR an (vgl. Urteil Vorinstanz Erw. 4 S. 6 ff.). Die Auffassung der Vorinstanz ist unzutreffend. Art. 32 Abs. 1 CMR regelt selber ebensowenig wie Art. 29 Abs. 1 CMR, welches Verschulden des Frachtführers dem Vorsatz gleichsteht. Es verweist hierzu vielmehr auf das jeweils ergänzend anwendbare nationale Recht. Damit nimmt das Übereinkommen trotz der dadurch beabsichtigten internationalen Rechtsvereinheitlichung in Kauf, dass der für die Verjährungsfrist massgebende Verschuldensmassstab in den verschiedenen Vertragsstaaten unterschiedlich beurteilt wird. Die Bestimmung ist dabei das Ergebnis eines Kompromisses, da bei dessen Beratung keine Einigung über den Begriff des dem Vorsatz gleichgestellten Verschuldens erzielt werden konnte. Massgebend ist die jeweilige lex fori (vgl. Herber/Piper, a.a.O., Art. 29 N 3). Zu untersuchen ist dabei im jeweiligen Landesrecht, welches Verschulden bei der Regelung der Verjährungsfristen und der Wegbedingung der Haftung dem Vorsatz gleichgestellt wird. In Deutschland wurde bis zum Inkrafttreten der Novellen zu § 435 und 439 Abs. 1 Ziff. 2 HGB die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleichgestellt. Als grobe Fahrlässigkeit galt dabei ein Verschulden, bei dem die erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich schwerwiegender Weise verletzt und nächstliegende Überlegungen nicht angestellt werden (Herber/Piper, a.a.O., Art. 29 N 4; Koller, Transportrecht, 4. Aufl. München 2000, Art. 29 CMR N 3; Glöckner, a.a.O., Art. 29 N 2; Fischer, Ergänzung der CMR durch unvereinlichtes deutsches Recht nach der Transportrechtsreform, in: TransportR 1999, 261 ff., 272 f.). Mit der genannten Novelle wurde per 1. Juli 1998 die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen ausgeschlossen und eine längere Verjährungsfrist vorgesehen, "wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurück zu führen ist, die der Frachtführer ... vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat". Seither wird in der deutschen Literatur zum CMR die leichtfertige Schadensverursachung im Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird, als dem Vorsatz gleichgestellte Verschuldensform im Sinne von Art. 29 Abs. 1 und 32 Abs. 2 CMR gewertet (Koller, a.a.O., Art. 29 N 3a ff.; Fischer, a.a.O., 273). Auch in der französischen Praxis wurde die eng ausgelegte grobe Fahrlässigkeit ("faute lourde") nach Art. 29 CMR dem Vorsatz gleichgestellt (Herber/Piper, a.a.O., Art. 29 N 8). Der Blick auf die Praxis weiterer Vertragsstaaten macht deutlich, dass der Begriff jeweils mit Blick auf

das nationale Recht autonom zu definieren ist (Herber/Piper, a.a.O., Art. 29 N 4 ff.).

## E. 5

Im schweizerischen Recht wird die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz beim Verlust des Transportgutes sowohl hinsichtlich der Haftungsbeschränkungen wie auch bezüglich der Verjährung gleichgestellt. Sowohl gemäss Art. 100 Abs. 1 OR wie auch gemäss Art. 101 Abs. 3 OR ist der Ausschluss oder die Begrenzung der Haftung bei Vorsatz ebenso wie bei grobem Verschulden ausgeschlossen. Im gleichen Sinne werden Fälle der Arglist und der groben Fahrlässigkeit des Frachtführers bei der frachtvertragsrechtlichen Regelung der Verjährung der Ersatzklagen ausdrücklich vorbehalten (Art. 454 Abs. 3 OR). Es gilt daher in diesen Fällen nicht die kurze einjährige Verjährungsfrist, sondern die allgemeine zehnjährige Frist gemäss Art. 127 OR. Es ist deshalb festzustellen, dass im schweizerischen Recht alle den Art. 29 und 32 CMR funktionell ähnlichen Bestimmungen die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleichstellen. Nach dem Recht der schweizerischen Gerichte steht daher die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz im Sinne von Art. 29 und 32 CMR gleich (offengelassen noch in BJM 1991, 289 ff., 295; gl.M. Herber/Piper, a.a.O., Art. 29 N 6).

Der Unterfrachtführer M. C. hat das Transportgut am Montag, dem 4. Dezember 1989, in Con. (I) abgeholt, am folgenden Tag in Ch. in die Schweiz eingeführt und am Tag darauf wieder nach Italien ausgeführt. Am 7. Dezember 1989 erteilte die von R. AG der D. AG per Fax die Weisung, der Camion habe mitsamt dem Transportgut "ab Montag, den 11. Dezember 1989 zu Arbeitsbeginn auf der Baustelle" in G. (I) einzutreffen. M. C. verliess darauf den schweizerischen Zoll Ch. am Donnerstag, dem 7. Dezember 1989, gegen 17.30 Uhr und verbrachte den fabrikneuen Sattelaufleger mit dem Transportgut an seinen Wohnort nach San F. della B. bei Co. (I). - Dort liess er diesen über die in Italien als allgemeinen Feiertag gefeierte Maria Empfängnis am Freitag, dem 8. Dezember 1989, und das darauffolgende Wochenende unbewacht auf einem Parkplatz beim Friedhof dieses Dorfes stehen. Dabei liess er die hintere Plane absichtlich offen, um allfälligen Dieben deutlich zu machen, dass auf dem Aufleger mit den in Holzkisten verpackten Eisenkonstruktionsteilen kein interessantes Diebesgut gelagert ist, oder sie auf den ersten Blick glauben zu machen, dass der Aufleger gar leer sei. Wie die Vorinstanz zutreffend festgestellt hat, liegen aufgrund dieses Sachverhalts keine Anhaltspunkte vor, dass M. C. mit seinem Verhalten den Verlust des ihm anvertrauten Transportgutes vorsätzlich oder eventualvorsätzlich bewirkt hätte. Sein Verhalten muss aber als grob fahrlässig bezeichnet werden. Grobe Fahrlässigkeit setzt eine schwerwiegende Abweichung vom Sorgfaltsmassstab voraus, den ein gewissenhafter Mensch in einer vergleichbaren Lage beachten würde. Sie liegt demnach vor, wenn das ausser acht gelassen wird, was jedem verständigen Menschen in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen hätte einleuchten müssen (BGE 107 II 161 E. 7c S. 167; 95 II 333 Erw. 6a S. 340). Zwar handelte es sich bei den in 85 Holzkisten verpackten Eisenteilen für einen Industrieofen mit einem durchschnittlichen Gewicht von je 300 kg nicht um ein typisches Diebesgut. Gleichwohl war es aufgrund der allgemeinen Erfahrung und der von der Klägerin dokumentierten Häufigkeit von Diebstählen von Transportgütern in Norditalien vor Diebstählen offensichtlich nicht gefeit. Dies musste sowohl der auf Transporte in Italien spezialisierten D. AG wie auch dem mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Unterfrachtführer bewusst sein. Dennoch hat Letzterer seinen fabrikneuen Sattelaufleger, der schon allein eine gewisse Attraktion für potentielle Diebe darstellen musste - woran ex post auch dessen späteres Wiederauffinden nichts zu ändern vermag, - ohne jede Sicherung während mehrerer Tage auf einem unbewachten Platz in einem autobahnnah gelegenen Dorf in

Norditalien abgestellt. Die Öffnung der hinteren Blache war offensichtlich kein taugliches Mittel zur Verhinderung von Diebstählen. Diese Massnahme erleichterte den Dieben im Gegenteil die Inspektion des Diebesgutes. Sie muss geradezu als naiv bewertet werden und belegt, dass sich der Unterfrachtführer der Gefahr von Diebstählen unbewacht abgestellter Camions sehr wohl bewusst gewesen ist. Andererseits hätten ihm tauglichere Mittel zur massgeblichen Erhöhung des Schutzes des Frachtgutes zur Verfügung gestanden. So hätte er seinen Camion auf dem Firmengelände seines Auftraggebers, B. T., in Fa. (I) abstellen können, welches nur wenige Kilometer von seinem eigenen Wohnort und Abstellort des Sattelauflegers entfernt liegt. Auch wenn diese

#### **E. 6**

Massnahme ebenfalls keinen sicheren Schutz gegen den Diebstahl des Transportgutes hätte bilden können, so hätte damit die Gefahr eines Diebstahls aufgrund der Lage dieses Abstellplatzes neben dem Wohnhaus des Firmeninhabers erheblich gemindert werden können. Zudem hätte M. C. das Fahrzeug auch auf dem bewachten Parking "Com." in Ponte Ch. (I) respektive im Zollfreigelände des Zolls bei Ch. belassen können. Entgegen ihrer Ansicht kann sich die Beklagte zur Milderung des ihr anzurechnenden Verschuldens und zum Ausschluss ihrer Haftung gemäss Art. 17 Abs. 2 CMR auch nicht auf die Weisung der von R. AG berufen, wonach das Transportgut erst am Montag, dem

#### **E. 11**

Dezember 1989, in G. hat abgeliefert werden dürfen. Einerseits standen dem Unterfrachtführer genügend zumutbare Massnahmen zur Verfügung, um das ihm anvertraute Transportgut wenigstens in elementarer Weise gegen die Gefahr des Diebstahls zu sichern. Andererseits hätte die D. AG eine unzumutbare oder unerfüllbare Weisung ihrer Auftraggeberin abmahnen können und zum Beispiel eine Erstreckung der angewiesenen Auslieferungsfrist verlangen müssen, damit das Transportgut bis zum Auslieferungstag etwa im Zollfreilager von Ch. hätte belassen werden können. Aus dem Gesagten ergibt sich, dass die Verjährungsfrist der Ansprüche der Klägerin gegenüber der Beklagten nach Art. 32 Abs. 1 CMR drei Jahre beträgt. Die Verjährungsfrist beginnt im Falle des gänzlichen Verlustes des Frachtgutes, wie er hier vorliegt, gemäss Art. 32 Abs. 1 lit. b CMR mit dem dreissigsten Tag nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist. Nach Art. 32 Abs. 2 CMR wird die Verjährung durch schriftliche Reklamation bis zu dem Tage gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigefügten Belege zurücksendet. Liefertermin war im vorliegenden Fall aufgrund der Weisung der von R. AG vom 7. Dezember 1989 der 11. Dezember 1989. Die Verjährungsfrist begann demnach am 11. Januar 1990 zu laufen. Sie wurde unbestrittenermassen mit dem Schreiben der Klägerin vom 23. Juni 1992 während ihres Laufs gehemmt. Bereits mit Schreiben vom 11. August 1992 hat die National-Versicherung als Vertreterin der D. AG die Reklamation zurückgewiesen. Umstritten ist zwischen den Parteien, ob sie damit die Hemmung des Laufs der Verjährungsfrist aufgehoben hat. Die Klägerin bestreitet dies, da die D. AG es unterlassen habe, ihr die mit der Reklamation edierten Unterlagen zu retournieren. Dem hält die Beklagte entgegen, dass ihr das zur Aufhebung der Verjährungshemmung nicht obliegen habe, da ihr die Klägerin nur Kopien der Unterlagen habe zukommen lassen. Die in Art. 32 Abs. 2 CMR zur Aufhebung der Verjährungshemmung vorausgesetzte Rücksendung der Belege, welche dem Frachtführer vom Auftraggeber mit der Reklamation zugestellt worden sind, soll es diesem ermöglichen, seine zurückgewiesenen Ansprüche auf dem Rechtsweg geltend zu machen. Aus diesem Zweck der Bestimmung ergibt

sich, dass zur Aufhebung der Verjährungshemmung die Rücksendung solcher Belege, die jederzeit neu beschafft werden können oder über die der Auftraggeber weiterhin verfügt, nicht erforderlich ist. Dazu gehören insbesondere auch Kopien von Belegen (Herber/Piper, a.a.O., Art. 32 N 46; Glöckner, a.a.O., Art. 32 N 10; Koller, a.a.O., Art. 32 N 15 m.H. auf die h.L). Dass die Klägerin der D. AG nur Kopien hat zukommen lassen, ist nach Art. 8 ZGB grundsätzlich von der Beklagten zu beweisen. In der hierfür nach § 61 f. ZPO massgebenden Klagantwort hat sie diesbezüglich keine Beweisanträge gestellt. Dies war allerdings auch gar nicht nötig, da sich bereits aus der Klage und den Klagbeilagen hinreichend ergibt, dass die Klägerin der D. AG nur Kopien ihrer Belege zugestellt hatte. So hat die Klägerin der D. AG mit ihrem Reklamationsschreiben vom 23. Juni 1992 mitgeteilt, dass sie ihr "bereits beim Besuch" ihrer "Herren E. B. und R. A. einen Satz der notwendigen Unterlagen" übergeben habe. Einen "zweiten Satz" füge sie jenem Schreiben bei. Aus der Tatsache, dass mehrere Sätze der relevanten Belege vorhanden gewesen sind, ergibt sich zweifelsfrei, dass die Klägerin von den Originaldokumenten Kopien angefertigt und der D. AG hat zukommen lassen. Dies entspricht denn auch der allgemeinen Erfahrung im heutigen Geschäftsverkehr. Zudem hat die Klägerin bei ihrer Klage über sämtliche zur Geltungmachung ihres Anspruchs wesentlichen Belege verfügt und diese teilweise auch 7 im Original eingereicht. Aus den Akten ergibt sich daher klar, dass die Klägerin der D. AG nur Kopien hat zukommen lassen und weiterhin über alle zur Geltendmachung ihres Anspruchs notwendigen Akten verfügt hat. Bei dieser Sachlage war die Retournierung der Beilagen zur Reklamation für die Aufhebung der Verjährungshemmung nicht erforderlich. Die mit der Reklamation vom 23. Juni 1992 eingetretene Hemmung der Verjährung der Ansprüche der Klägerin wurde somit mit der Rückweisung der Reklamation mit Schreiben vom 11. August 1992 aufgehoben. In der Folge machte die Klägerin ihren Anspruch erst mit Klage vom 29. Juni 1997 geltend. In diesem Zeitpunkt war die dreijährige Verjährungsfrist gemäss Art. 32 CMR längstens abgelaufen. Ein allfälliger Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte aufgrund des Verlusts der mit dem "Speditionsauftrag" vom 28. November 1989 versandten Güter ist daher verjährt. Die Klage ist daher abzuweisen und das erstinstanzliche Urteil im Ergebnis zu bestätigen. Entsprechend diesem Ausgang hat die Klägerin und Appellantin die Kosten des zweitinstanzlichen Verfahrens zu tragen. Demgemäss hat das Appellationsgericht e r k a n n t Das erstinstanzliche Urteil wird bestätigt. Die Appellantin trägt die ordentlichen Kosten des Appellationsverfahrens, bestehend aus einer Gebühr von Fr. 13'500.-- und den Auslagen von Fr. 208.--, sowie die ausserordentlichen Kosten.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.