

SG_HANDELSGERICHT HG.2003.42 vom 23. März 2005

Sg Handelsgericht, 2005-03-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_HG.2003.42

FR: SG_HANDELSGERICHT HG.2003.42 du 23 mars 2005

IT: SG_HANDELSGERICHT HG.2003.42 del 23 marzo 2005

Regeste

Art. 1, 3, 14, 17 f., 23, 25, 27, 32, 34 ff. des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassenverkehr (Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route (CMR, SR 0.741.611). Zu entscheiden war im Wesentlichen über die Aktivlegitimation und Passivlegitimation der Parteien; insbesondere über die Frachtführerstellung der Beklagten und über die Gültigkeit einer Zession nach iranischem Recht (Handelsgericht, 23. März 2005, HG.2003.42)

Erwägungen

E. 1

a) Die Bühler AG mit Domizil in Uzwil (SG / CH) (nachfolgend Verkäuferin) hatte mit der iranischen Agro-Industrial and Vegetable Oil Treatment Complex Co. of Kermanshah Mahidasht (kurz: A.I.V.O.M. Co.) mit Domizil in Kermanshah, Iran (nachfolgend Käuferin) einen Kaufvertrag über "some machines and equipment for oil seed preparation" geschlossen (kläg. act. 1/1a). Die Verkäuferin hatte gemäss den vertraglichen Vereinbarungen (vereinbart war die Incotermklausel CPT) den Transport des Kaufgegenstandes zum Käufer im Iran zwar zu organisieren, das Transportgut wurde jedoch auf Gefahr und auf Kosten der Käuferin transportiert. Die Transportkosten waren im Kaufpreis eingerechnet. (Die Verkäuferin stellte der Käuferin für die Transportkosten Uzwil / Kermanshah USD 18'800.00 in Rechnung; kläg. act. 1, S. 1). Nicht inbegriffen waren die Transportkosten ab Kermanshah bis zum definitiven Bestimmungsort im Iran ("site of erection"; kläg. act. 1, S. 3 unter der Rubrik "EXCLUSIONS"). b) Der Kaufpreis (inkl. Transportkosten) wurde mit einem unbestätigten unwiderruflichen Dokumentenakkreditiv der Bank Mellat in Teheran gesichert. Die Partnerbank in der Schweiz war die UBS Zürich (kläg. act. 2). Beim Dokumentenakkreditiv darf die Partnerbank dem Verkäufer den Kaufpreis nur gegen Vorlage der im Dokumentenakkreditiv genannten Dokumente aushändigen. Die i.c. vorzulegenden Dokumente werden in kläg. act. 2 einzeln aufgezählt; u.a. forderte die akkreditiveröffnende Bank Mellat: "1- NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT B.L EVIDENCING GOODS EN ROUTE ISSUED IN OUR NAME IN 3 ORIGINALS AND 3 COPIES [vgl. kläg. act. 9; = eigentliches die Ware vertretendes Frachtdokument]

E. 2

SIGNED COMMERCIAL INVOICES ISSUED BY BENEFICIARY IN 4 COPIES OF WHICH (....) [vgl. kläg. act. 3]

E. 3

CERTIFICATE OF ORIGIN IN 3 COPIES (...) [vgl. kläg. act. 5]

E. 4

PACKING LIST IN 6 COPIES, EXPORT STANDARD PACKING SHOULD BE PACKED ON BOX IN THE CONTAINER [vgl. kläg. act. 4]

E. 5

THE ORIGINAL INSPECTION CERTIFICATE (...) [vgl. kläg. act. 16]

E. 6

FREIGHT INVOICE ISSUED BY SHIPPING CO. OR THEIR AUTHORIZED AGENT (...) [vgl. kläg. act. 10]

E. 7

Mit Schreiben vom 11. Juni 2003 wurde vorliegender Prozess von der Präsidentin des Kreisgerichts Werdenberg-Sargans auf Antrag der Klägerin und gestützt auf Art. 77 ZPO (sGS 961.2) an das Handelsgericht überwiesen (HG. Verf. act. 1).

E. 8

Die Klägerin hat der B. mit Schreiben vom 30. September 2002 und 8. Oktober 2002 den Streit verkündet (kläg. act. 32-35, 42). Mit Schreiben vom 28. August 2003 verzichtete die B. vorerst auf eine Teilnahme am Verfahren (HG. Verf. act. 12).

E. 9

Bezüglich des Haftungsregimes ist zwar grundsätzlich zwischen einem Vertragsverhältnis mit "Unterfrachtführer(n)" (transporteur sous-traitant; vgl. Art. 3 CMR) und dem Vertragsverhältnis mit "aufeinanderfolgenden Strassenfrachtführer(n)" (transporteur successif; vgl. Art. 34 und 35 CMR) zu unterscheiden. Die unterschiedlichen Haftungsregimes nach Art. 3 CMR bzw. Art. 34 ff. CMR sind indes nur insofern relevant, als die Passivlegitimation sowie die Regressmöglichkeiten des in Anspruch genommenen Frachtführers unterschiedlich ausgestaltet sind (Art. 37 CMR verweist denn auch für die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer auf Art. 17 CMR; vgl. Fremuth / Thume, a.a.O., N 3 zu Art. 37 CMR). Vorliegend wurde die erste Frachtführerin bzw. Fixkostenspediteurin eingeklagt. Dieser ist sowohl nach Art. 3 CMR wie auch nach Art. 36 CMR passivlegitimiert. Allfällige Regressforderungen sind nicht Thema des vorliegenden Prozesses (vgl. Fremuth / Thume, a.a.O., N 15 zu Art. 3 CMR). Demnach kann die Frage, ob die Beklagte vorliegend nach Art. 3 CMR oder nach Art. 34 ff. CMR haftet, offen gelassen werden. Auf eigenes Verschulden des Frachtführers kommt es nicht an. Eine Exkulpationsmöglichkeit besteht - vorbehalten die Haftungsausschlussgründe nach Art. 17 f. CMR - nicht (vgl. Fremuth / Thume, a.a.O., N 12 zu Art. 3 CMR). Wie bei jeder vertraglichen Haftung sind im Übrigen grundsätzlich die Pflichtverletzung der Schaden und der Kausalzusammenhang zwischen Pflichtverletzung und Schaden Beweisthema. Die Beweislast für sämtliche Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 3 CMR hat der Anspruchsteller zu tragen. Ferner obliegt ihm der Beweis für alle haftungsbegründenden Normen (vgl. Fremuth / Thume, a.a.O., N 13 zu Art. 3 CMR). Macht der Frachtführer Haftungsausschlüsse (vgl. insb. Art. 17 Ziff. 2 f. und Art. 18 CMR) geltend, so ist er diesbezüglich behauptungs- und beweisbelastet. Art. 17 Ziff. 2 CMR bestimmt, dass der Frachtführer von der Haftung befreit ist, wenn die Beschädigung durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht

abwenden konnte. Sodann ist der Frachtführer vorbehaltlich Art. 18 Abs. 2 und 5 CMR von seiner Haftung u.a. auch befreit, wenn die Beschädigung aus den mit einzelnen oder mehreren Umständen der folgenden Art verbundenen besonderen Gefahren entstanden ist: Art. 17 Ziff. 4 CMR a) (...). b) "Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind." c) "Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln." (...). Im Rahmen des Transportvertrages verpflichtet sich der Frachtführer, ein Transportgut von einem vereinbarten Übernahmeort bis zu einem vereinbarten Ablieferungsort zu transportieren, u.a. ohne dass am Transportgut ein Schaden entsteht. Entsteht auf dem Transport dennoch Schaden am Transportgut, so ist dies als Pflichtverletzung des Frachtführers zu qualifizieren, für welche er grundsätzlich einzustehen hat, sofern er nicht nachweisen kann, dass der Schaden nicht adäquat kausal mit seiner vertraglichen Leistung zusammenhängt oder andere Gründe zu einem Haftungsausschluss führen (vgl. Art. 17 Ziff. 2 und 4 CMR). Ansonsten haftet der Frachtführer nach Art. 17 Ziff. 1 CMR für die Beschädigung des Gutes, sofern die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem Zeitpunkt seiner Ablieferung eintritt. Insofern ein Schadenseintritt während der Ladevorgänge behauptet wird, so ist für die Haftungsfrage entscheidend, wer im konkreten Fall Herr des Be- und Ent- oder Umladevorgangs war. Ist der Frachtführer gemäss vertraglicher Vereinbarungen nicht für die Ladevorgänge zuständig, so haftet er nicht für allfällige Ladefehler. Selbiges gilt auch, wenn die Gehilfen des Frachtführers für den Absender bzw. Empfänger oder aus Gefälligkeit Ladetätigkeiten durchführen. Hat der Frachtführer dagegen die Verpflichtung zum Be- und Entladen übernommen, so fällt diese Tätigkeit in seinen Obhutzeitraum. Er haftet für Ladefehler grundsätzlich aus Art. 17 Ziff. 1 CMR. Wenn trotz Verpflichtung des Frachtführers tatsächlich die Be- und Entladetätigkeiten vom Absender oder Empfänger oder einem Dritten vorgenommen werden, ist dagegen der Haftungsausschlussgrund von Art. 17 Ziff. 4 lit. c CMR gegeben. Wenn aber Leute des Absenders oder Empfängers unter der Oberaufsicht des zur Ladung verpflichteten Frachtführers diese Tätigkeit ausführen, handeln sie als dessen Erfüllungsgehilfen, weshalb sich dann der Frachtführer nicht auf Art. 17 Ziff. 4 lit. c CMR berufen kann. (Fremuth / Thume, a.a.O., N 92 ff. zu Art. 17 CMR). Erfolgt während des Transportes durch den Frachtführer oder dessen Gehilfen eine Umladung des Gutes, so geschieht dies Behandlung während der Obhut des Frachtführers und unterliegt daher der Bestimmung von Art. 17 Ziff. 1 CMR. Geschieht das fehlerhafte Umladen dagegen durch Dritte, kann sich der Frachtführer nach Art. 17 Ziff. 4 lit. c CMR freizeichnen. Bei fehlerhaftem Abladen durch Zollbedienstete, die der Frachtführer nicht vermeiden kann, tritt Haftungsbefreiung nach Art. 17 Ziff. 2 CMR ein.

E. 10

a) Vorliegend ist nicht streitig, dass das Transportgut auf dem Transport Schweiz-Iran beschädigt worden ist. Die Beschädigung des Frachtgutes wurde denn auch von der F. (Hilfsperson der Beklagten) zusammen mit den iranischen Zollbehörden bei Übernahme des Frachtgutes selbst festgestellt (kläg. act. 17/17a) und von ihr auch ein entsprechender Vorbehalt auf dem CMR-Frachtbrief (kläg. act. 8) angebracht. Das Wissen um die Beschädigung des Frachtgutes sowie die Feststellung der Beschädigung muss sich die Beklagte über ihre Hilfsperson anrechnen lassen. Der Einwand der Beklagten, dass ihr die Schadensfeststellung gemäss kläg. act. 17/17a nie vor Klageeinreichung zur Kenntnis gebracht worden sei, ist demnach unbehelflich. b) Die Beklagte macht aber geltend, die

unsachgemässe Behandlung des Frachtgutes nach dem Unfallereignis in Bulgarien könne ihr nicht angelastet werden. Zudem sei die Schadensfeststellung von der F. lediglich mit zeitlicher Distanz von sieben Tagen zum Unfallereignis in Bulgarien erfolgt, dies nachdem die Güter offensichtlich unsachgemäss von Dritten, nicht als Hilfspersonen der Beklagten zu qualifizierenden Personen auf einen anderen Lastwagen verfrachtet worden seien. Wie bereits dargetan muss sich der Hauptfrachtführer (bzw. Fixkostenspediteur) nach Art. 3 wie auch nach Art. 34 CMR den Schaden, der von ihm oder von den von ihm verpflichteten (Unter-)Frachtführern und deren Hilfspersonen verursacht wurde, anrechnen lassen, wie wenn es sich um seine eigenen Handlungen und Unterlassungen handeln würde. Er kann sich mithin nicht von der Haftung befreien, indem er behauptet, die Unterfrachtführer bzw. deren Hilfspersonen hätten das Transportgut nicht sachgemäss behandelt (vgl. hiervor Erw. II.9). Unbestritten ist, dass das Transportgut selbst wie auch die Verpackung des Transportguts bei der Übernahme von der Verkäuferin in Uzwil einwandfrei gewesen ist (vgl. hierzu auch kläg. act. 16). Ebenso unbestritten ist, dass spätestens in Bazargan (im Beisein der Empfangsspediteurin der Beklagten, F.) Schäden am Transportgut festgestellt worden sind; ebenso, dass die Maschinen nicht mehr verpackt gewesen sind (vgl. kläg. act. 17/17a). Eine unsachgemässe Behandlung des Frachtgutes nach dem Unfallereignis in Bulgarien wird seitens der Beklagten nicht bestritten. Damit stellt sich einzig die Frage, ob die Personen, welche für den Umlad nach dem Unfall in Bulgarien und den Weitertransport bis Bazargan verantwortlich waren, i.S. v. Art. 3 CMR als "andere, bei der Ausführung der Beförderung tätige Personen" der Beklagten zu qualifizieren sind, denn bejahendenfalls muss sich der Hauptfrachtführer (bzw. Fixkostenspediteur) die Handlungen und Unterlassungen dieser Personen nach Art. 3 CMR anrechnen lassen. Denn soweit die Be- und Entladungstätigkeiten in den Pflichtenkreis des Frachtführers fallen, haftet er auch für Lade- bzw. Umladefehler des genannten Personenkreises (vgl. hierzu vorstehende Erw. II.9). Gemäss Unfallrapport (kläg. act. 11/11a) war das Transportgut im Zeitpunkt des Unfalls auf einem Lastwagen des türkischen Unternehmens C. geladen. Dies geht im Übrigen auch aus dem Abgangavis der R. hervor (bekl. act. 4). Dies kann nur so verstanden werden, dass auch die von der Beklagten verpflichtete (Unter-)fracht-führerin B. den Transport nicht selbst durchgeführt hat, sondern ihrerseits ein drittes Unternehmen (d.h. die C.) zur Durchführung des Transportes verpflichtet hat. Weil die Beklagte eine Kopie des von der R. ausgestellten Abgangavis erhalten hat, wusste sie über die Verpflichtung der C. als Unterunterfrachtführerin oder allenfalls als Hilfsperson ihrer Unterfrachtführerin B. (bekl. act. 4). Auf kläg. act. 8, dem CMR Frachtbrief, welcher nach dem Unfallereignis ausgestellt worden ist, wird dieselbe C. unter Rubrik 22 als Absender aufgeführt und die D. unter Rubrik 16 als Frachtführerin. Damit ist erstellt, dass die C. die D. wiederum als deren Unterfrachtführerin mit dem Weitertransport der auf dem Unfallwagen geladenen Güter verpflichtet hat, da ihr eigenes Fahrzeug anscheinend den Transport nach dem Unfall nicht mehr weiterführen konnte. Diese D. hat die Güter - wie von der Beklagten vorgesehen - sodann an der iranischen Grenze an F. übergeben. Damit waren alle mit dem Transport Befassten, B., C. und D., in verschiedenen Transportvertragsstufen Unterfrachtführer und als solche schliesslich auch Hilfspersonen der Beklagten bei der Ausführung der Beförderung. Dass das Frachtgut in Bulgarien nach dem Unfall als äusserlich nicht beschädigt bezeichnet worden ist, spielt deshalb keine Rolle, denn es ist dargetan und von der Hilfsperson der Beklagten, F., festgestellt worden, dass die betreffenden Güter bei Übernahme durch die F. schadhaft und nicht mehr verpackt waren (kläg. act. 17/17a). Sie hat dies auch auf dem CMR-Frachtbrief mit "damaged collies" vermerkt (kläg. act. 8).

Demnach wurde das Transportgut während der Obhut der Beklagten (auf oberster Transportvertragsstufe zwischen der Absenderin und der Beklagten beschädigt. Wann die Original-Verpackungen entfernt worden sind, ist aufgrund der Akten und Parteivorbringen nicht bekannt, dies ist vorliegend indessen auch nicht entscheidend. Denn die Verpackung ist jedenfalls während der Obhutpflicht der C. und / oder der D. entfernt worden oder diese haben es zumindest zugelassen, dass diese Verpackungen von Dritten entfernt worden sind, ohne dafür besorgt zu sein, dass das Gut neu für den Weitertransport adäquat verpackt worden ist. Für die Behauptung, ihre Unter(unter-)Frachtführerin C. habe nichts gegen den seitens der Beklagten behaupteten unsachgemässen Umlad durch die Zollbehörden ausrichten können, ist die Beklagte beweispflichtig. Im Faxschreiben der B. (kläg. act. 13) steht zwar geschrieben, dass der Umlad nach dem Unfall von den bulgarischen Behörden veranlasst worden sei. Damit ist jedoch nicht gesagt, dass diese den Umlad auch selber durchgeführt und den neuen Frachtführer (D.) beauftragt hat. Ebenso wenig reicht dieses Faxschreiben zum Beweis, dass der Chauffeur des Unfall-Lastwagens nichts gegen den behaupteten unsachgemässen Umlad hat unternehmen können, bzw. für einen sachgemässen Umlad besorgt gewesen war wie dies seine Pflicht gewesen wäre, da die Güter in jenem Zeitpunkt auch unter der unmittelbaren Obhutpflicht der C. waren. Nachdem der Fixkostenspediteur auch für den vom Unterfrachtführer beauftragten Unterunterfrachtführer bzw. dessen Hilfspersonen haftet, muss sich die Beklagte den Schaden aus dem behaupteten unsachgemässen Umlad anrechnen lassen (Fremuth / Thume, a.a.O., N 5 zu Art. 3 CMR). Insofern die Beklagte sich aus der Haftung befreien will, indem sie auf das vereinbarte Umladeverbot verweist (vgl. bekl. act. 3, Rubrik 20: „transshipment not allowed“) so ist diesbezüglich anzumerken, dass die Beschädigung eines Fahrzeuges bzw. dessen Anhängers, welche einen Weitertransport des geladenen Transportgutes ausschliesst, als Beförderungshindernis zufolge objektiver Unmöglichkeit i.S.v. Art. 14 CMR eingestuft wird, wenn der Umlad im Frachtbrief verboten worden ist (Fremuth / Thume, a.a.O., N 6 zu Art. 14 CMR). Ein Umlad ist unter genannten Umständen selbst bei vereinbartem Umladeverbot zulässig. Allerdings hat der Frachtführer vorgängig grundsätzlich Weisungen des Verfügungsberechtigten einzuholen. Die Frage, ob der Frachtführer, der wegen der fehlenden Zeit keine Weisungen eingeholt hat, entsprechend Art. 14 Ziff. 2 CMR vorgehen kann, ist zwar umstritten. Jedenfalls trägt aber der Frachtführer für sämtliche Voraussetzungen von Art. 14 Ziff. 1 und 2 CMR die Beweislast. Da die C., als Unterunterfrachtführerin der Beklagten und damit als deren Hilfsperson zu qualifizieren ist, muss sich die Beklagte die entsprechende Beweislast im vorliegenden Prozess überbinden lassen, d.h. auch den Beweis, dass alle von ihrem Unterunterfrachtführer (bzw. dessen Hilfspersonen) ergriffenen Massnahmen aus der damaligen Sicht die besten im Interesse des Verfügungsberechtigten gewesen sind (Fremuth / Thume, a.a.O., N 18 und 22 zu Art. 14 CMR). Entsprechende taugliche Beweisanträge wurden nicht gestellt, der Beweis hierfür ist damit nicht erbracht. Im Übrigen tut die Beklagte auch nicht dar, dass sie gegen die von der B. mit Fax vom 30. Oktober 2001 mitgeteilte Vorgehensweise von deren Unterfrachtführerin C. bzw. die vorgeschlagene (nicht übliche) aufgeschobene Schadensfeststellung, welche nach Vorschlag von B. erst in Kermanshah stattfinden sollte, in irgendeiner Weise protestiert hätte (vgl. kläg. act. 13). Vielmehr geht aus dem Schreiben der Beklagten an ihre Transportversicherung hervor, dass sie sich mit der nachträglichen Schadensfeststellung nach Ankunft des Transportgutes in Kermanshah durch Monteure der Verkäuferin einverstanden war (vgl. kläg. act. 18). Vor diesem Hintergrund kann die Beklagte mit dem

Einwand, die Schadensfeststellung habe erst mit erheblichem zeitlichem Abstand zum Unfallereignis stattgefunden, nichts zu ihren Gunsten ableiten. c) Sodann bringt die Beklagte erstmals an Schranken die Behauptung vor, wonach der Schaden durch die Manipulationen der Zollbehörden anlässlich der Zollbesichtigung in Bazargan am 11. November 2001 (kläg. act. 17/17a) entstanden sei (vgl. Beilage E zum Protokoll der Hauptverhandlung vom 23. März 2005: Plädoyernotizen, S. 10 f.). Diese Behauptung ist indes verspätet und kann deshalb grundsätzlich nicht mehr gehört werden. Doch selbst wenn dieses Argument berücksichtigt würde, kann die Beklagte nichts zu ihren Gunsten daraus ableiten, da sich das Transportgut am Zoll in Bazargan ebenfalls unter Obhut einer ihrer Hilfspersonen (F. und/oder D.) befunden hat und diese verpflichtet war, im Rahmen der Abwicklung der Zollformalitäten für einen allfällig notwendigen, sorgfältigen Ablad, für die adäquate Wiederverpackung der unverpackt in Bazargan angekommenen Maschinen für den Weitertransport nach Kermanshah sowie für den sorgfältigen Wiederauflad besorgt zu sein. Die Beklagte trifft nicht nur die Beweislast dafür, dass das Frachtgut tatsächlich am Zoll von Bazargan durch die Zollbehörden unsachgemäss behandelt worden ist, sondern auch dass ihre Empfangsspediteurin F. nichts gegen die behauptete unsachgemässe Behandlung des Frachtgutes durch die Zollbehörden hat unternehmen können. Entsprechende taugliche Beweisanträge wurden indes nicht gestellt. Damit hat die Beklagte hierfür die Folgen der Beweislosigkeit zu tragen. Ein Haftungsausschluss zufolge Manipulationen der Zollbehörden von Bazargan muss abgewiesen werden. d) Zu den Mängeln am Gut bzw. dem Verschulden oder Weisungen des Verfügungsberechtigten: Die Beklagte behauptet keine Mängel am Gut im Zeitpunkt der Übernahme. Ein schadenkausales Verschulden des verfügungsberechtigten Verkäufers (als Absender auf vorliegend oberster Transportvertragsebene) bzw. des Käufers (als Empfänger auf vorliegend oberster Transportvertragsebene) ist ebenfalls zu verneinen; sie hatten mit der effektiven Durchführung des Transports nichts zu tun. Auch wird seitens der Beklagten nicht behauptet, sie hätten im relevanten Zeitraum irgendwelche Weisungen an die Beklagte oder an eine ihrer Unterfrachtführer erteilt. e) Des Weiteren macht die Beklagte geltend, die Käuferin habe den Schaden selbst vergrössert, indem sie die Ware nach deren Ankunft nicht ordnungsgemäss gelagert, sondern selbst repariert und in Betrieb gesetzt habe. Aus kläg. act. 17/17a geht hervor, dass erhebliche Schäden am Transportgut u.a. im Beisein von Vertretern der F. bereits am 11. November 2001, d.h. vor der Ablieferung festgestellt worden sind. Aus kläg. act. 19 - 21 geht sodann hervor, dass bei einem Augenschein am 18. November 2001 vor Ort (Customs of Kermanshah City) im Beisein eines Vertreters der Verkäuferin (P. N.) und anschliessender Analyse des Fotomaterials durch Spezialisten der Verkäuferin festgestellt wurde, dass sowohl eine Pressmühle, eine Raspelmühle sowie die automatische Wäge- und Fütterungsvorrichtung ersetzt werden müssten. Ferner seien die 4 Motoren der Raspelmühle und je zwei der Pressmühle beschädigt. Diese Schadensfeststellung erfolgte innert weniger Tage nach Ankunft des Transportgutes in Kermanshah City, vor dem Transport zur "site of erection" und vor der Reparatur und dem Einbau der Maschinen in die Produktionsanlage der Käuferin. Sodann erfolgte eine weitere Schadeninspektion durch die Iran Group of Surveyors (I.G.S.) am 7. Februar 2002 (vgl. kläg. act. 28). Diesem Rapport sind Fotos angehängt, welche die ausgepackten aber noch nicht reparierten und noch nicht eingebauten defekten Maschinen / Motoren zeigen (vgl. kläg. act. 28, S. 7-11). Demnach war der Schaden, wie ihn die Klägerin heute geltend macht, bereits im Zeitpunkt vor der Reparatur durch die Käuferin und dem Einbau der reparierten Maschinen in den Produktionsbetrieb der Käuferin von

verschiedenen Seiten festgestellt und festgehalten worden. Davon, dass die Klägerin den Schaden durch die Reparatur und Inbetriebnahme der reparierten Maschinen vergrößert habe, kann demnach nicht die Rede sein. Vielmehr lag es im Bereich ihrer Schadensminderungspflicht (bzw. ihres Schadenminderungsrechts), zumindest den Schaden zufolge Produktionsausfalls möglichst gering zu halten. Eine massgebliche Verschlechterung des Zustands des Transportgutes in der kurzen Lagerzeit zwischen dem Ablad der Ware im Zollfreilager von Kermanshah City (dieses Datum ist aufgrund der Akten nicht ersichtlich) und der Inspektion am 18. November 2001 im Beisein von P. N. der Bühler AG kann ebenfalls ausgeschlossen werden, zumal das Gut nach Einschätzung von P. N. nur ungenügend, nicht aber gar nicht vor Witterungseinflüssen geschützt war (vgl. kläg. act. 19 und bekl. act. 5, S. 2). Angemerkt sei zudem, dass - zumindest nach Einschätzung der Irano-German Insurance Services - die Maschinen/Motoren (wohl zufolge der Reparatur) heute nunmehr einen nicht unerheblichen, schadenmindernden "salvage value" haben (vgl. kläg. act. 38, S. 4). Damit ist der Beklagten auch der Beweis nicht gelungen, dass die Käuferin durch die Reparatur und Inbetriebnahme der havarierten Maschinen den auf dem Transport oder während der Obhutpflicht der Beklagten und ihrer Hilfspersonen entstandenen Schaden vergrößert hat. f) Da die beklagte Hauptfrachtführerin (bzw. Fixkostenspediteurin) nach Art. 3 CMR für alle Handlungen und Unterlassungen ihrer Bediensteten und anderen Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, wie für ihre eigenen Handlungen und Unterlassungen haftet, wenn letztere in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln, spielt es vorliegend keine Rolle, welche ihrer Hilfspersonen oder welche der Hilfspersonen ihrer Hilfspersonen den Schaden (ob durch Beschädigung anlässlich des Unfalls, durch unsachgemäßes umladen bzw. umladen lassen des Transportgutes nach dem Unfall oder durch unsachgemäßes (unverpacktes) weitertransportieren bzw. weitertransportieren lassen nach dem Unfall bis Bazargan) verursacht hat. Unter den gegebenen Umständen hat sie sich vielmehr die Handlungen bzw. Unterlassungen nicht nur ihrer als Hilfsperson verpflichteten Unterfrachtführerin B., sondern auch deren Unterfrachtführerin C. und D. anrechnen zu lassen und kann aus der mangelhaften Verpackung bzw. aus einem allenfalls daraus beim Weitertransport nach dem Unfall des Lkws entstandenen Schaden nichts zu ihren Gunsten ableiten. Damit bleibt es grundsätzlich bei der Haftpflicht der Beklagten aus Art. 17 Ziff. 1 CMR. Streitig ist zwischen den Parteien indes nicht nur die grundsätzliche Haftung der Beklagten sondern auch die seitens der Klägerin geltend gemachte Schadenshöhe.

E. 11

a) Die Haftung für Güterschäden ist auf den unmittelbaren Sachschaden am beförderten Gut begrenzt, falls nicht gesondert eine Werterhöhung und ein besonderes Interesse nach Art. 24 oder 26 CMR im Frachtbrief vermerkt worden ist, was vorliegend nicht der Fall ist (Fremuth / Thume, a.a.O., N 2 zu Vorbemerkungen vor Art. 17 CMR). Nach Art. 25 CMR hat der Frachtführer den Betrag der Wertverminderung zu zahlen, die unter Zugrundelegung des nach Art. 23 Abs. 1, 2 und 4 festgestellten Wertes des Gutes berechnet wird. Kein Verlust, sondern eine Beschädigung liegt vor, wenn das Gut in der Substanz zwar noch vorhanden, aber gänzlich zerstört abgeliefert wird (Fremuth / Thume, a.a.O., N 7 zu Art. 17 CMR). Diesfalls begrenzt Art. 25 Ziff. 2 lit. a CMR die Haftung auf denselben Betrag, wie er bei gänzlichem Verlust zu bezahlen wäre. Damit ist bei einem sog. Constructive Total Loss (d.h. wenn die Reparaturkosten höher als der Warenneuwert sind) die Schadenshöhe nicht i.S. einer Beschädigung nach Art. 25 CMR, sondern i.S. eines Verlusts nach Art. 23 CMR zu berechnen (Fremuth / Thume, a.a.O., N 16 zu Art. 25 CMR;

Rolf Herber / Henning Piper, CMR - Internationales Strassentransportrecht, Kommentar, München 1996, N1 zu Art. 25 CMR). Wenn dagegen nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, liegt die Haftungsobergrenze nach Art. 25 Ziff. 2 lit. b CMR beim Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre. Nach Art. 23 Ziff. 1 CMR hat der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so wird die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet; mithin ist der Wert der Güter in der Schweiz am 23. Oktober 2001 vorliegend massgeblich (Abtransport durch Transportfirma R., ab Werk bis Märstatten; bekl. act. 3 und 4). Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Börsenpreis, mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit (Art. 23 Ziff. 2 CMR). Zweitens sind auch Frachtkosten, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des Gutes entstandene Kosten zurückzuerstatten, und zwar im Falle des gänzlichen Verlustes in voller Höhe, im Falle des teilweisen Verlusts anteilig (Art. 23 Ziff. 4 CMR i.V.m. Art. 25 Ziff. 1 CMR). Drittens kann er auf die ihm gewährte Entschädigung Zinsen in der Höhe von 5 % p.a. verlangen. Die Zinsen laufen von dem Tage der schriftlichen Reklamationen gegenüber dem Frachtführer oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an (Art. 27 Abs. 1 CMR). Nach Art. 23 Ziff. 2 CMR ist der Börsen- allenfalls der Marktpreis, i.d.R. jedoch nicht der Verkaufspreis massgeblich. Ist für die beschädigten Güter kein Börsenwert oder Marktwert im konkreten Fall eruierbar, kann aber auch der konkret vereinbarte Verkaufspreis herangezogen werden, wenn es sich dabei um den Preis "ab Werk" handelt (Fremuth / Thume, a.a.O., N 12 zu Art. 23 CMR, m.w.H. auf diverse Urteile). Diese Regel ist vorliegend anzuwenden, da es sich bei den Transportgütern um Güter handelt, die speziell für die Bedürfnisse der Käuferin hergestellt worden sind und es sich beim vereinbarten Kaufpreis um den Preis "ab Werk" handelt. b) Die Klägerin macht geltend (vgl. Klageschrift S. 17 - 25): ba) Im Sinne von Art. 23 CMR vollständig beschädigt sei die automatische Wäge- und Füttervorrichtung Scale Granex MWBS-300-400 mit der Artikelnummer 101 samt Steuerungseinheit Nr. 101.1. Wichtige Teile (Feed hopper lower section und Weight hopper lower section) der Maschine seien in der Kiste Nr. 681321 enthalten gewesen, welche mit dem verunfallten Lastwagen gefahren sei (kläg. act. 4, 7 und 8). An der Maschine könnten Schäden am Wägemechanismus nicht behoben werden, weshalb sich der Produktionsprozess nicht richtig einstellen lasse. Die Maschine weise offensichtlich so grosse äussere und innere Schäden auf, dass die Reparatur im Vergleich zur Lieferung einer neuen wirtschaftlicher wäre (kläg. act. 4, 19, 21, 25, 28, Expertise über Art der inneren Schäden und die Schadenshöhe). Dies sei auch der Befund einer Expertise der örtlichen Agenten der Lloyd's of London, Irano-German Insurance Service (kläg. act. 38 und 39). Der aus vorstehenden Gründen geltend gemachte Schaden in der Höhe des Werts der gesamten Granex MWBS-300-400 am Ort und zur Zeit der Ablieferung betrage USD 35'130.-- (kläg. act. 1 und 25). Bei einer Reparatur in der Schweiz müssten die neuen Teile auf die bisherigen abgestimmt werden, was wegen der computergesteuerten Produktion offenbar nicht unter dem Preis der Neulieferung der Gesamtanlage möglich sei (kläg. act. 19, 20, 25, und 28). Dementsprechend werde der Neuwert der Granex MWBS-300-400 von USD 35'150.-- gefordert. bb) Nicht wirtschaftlich sei auch die Reparatur einer der beiden gelieferten Pressmühlen (Crushing Mill DOZH-4, Artikel 201, ohne Zubehör, 201.2 und ABB-Motoren 201.1). Die Mühle (cracker) sei im Paket 68131/1 auf dem verunfallten Lastwagen gewesen (kläg. act. 4, 7 und 8). Sie sei beim Unfall äusserlich stark verformt

worden. Zur fachgerechten Reparatur und Funktionsprüfung hätte sie ins Werk der Verkäuferin nach Uzwil zurückgeholt werden müssen, was die Herstellungskosten überstiegen hätte. Bei der Frage des Totalschadens sei zudem auch der fehlende Garantieschutz für reparierte Teile zu berücksichtigen (kläg. act. 19, 25, 28, 38; BO: Expertise über die inneren Schäden und Schadenshöhe der beschädigten Mühle DOZH-4). Der Wert der beschädigten Pressmühle habe am Ort und zur Zeit der Absendung USD 98'310.-- betragen (kläg. act. 1 und 25). Dieser Wert werde hiermit nach Art. 23 CMR gefordert. bc) Ein hoher, vor Ort nicht behebbarer Schaden sei schliesslich an einer von vier Raspelmühlen (Flaking Roller Mill DOQB, Artikel Nr. 301, ohne Siemens Motoren 301.1) entstanden. Die defekte Mühle selbst sei im Paket 681326/1 und damit auf dem verunfallten Lastwagen geliefert worden, wogegen Zubehörteile von weniger als 10% in Gewicht und Umfang auf einem anderen Lastwagen gefahren seien (kläg. act. 4, 7 und 8). Die Reparatur des verunfallten Hauptteils übersteige die Kosten der Lieferung der Maschine samt Zubehör. Die Reparaturkosten hätten hier den Neupreis wesentlich überschritten (kläg. act. 19, 25, 28, 38; BO: Expertise über die Art der inneren Schäden und die Schadenshöhe der beschädigten Mühle DOQB 1500 x 600). Die Maschine lasse sich nur bei 50 Prozent der möglichen und 10/17 der normalen Kapazität betreiben, ansonsten völlig ungenügende Produktionsergebnisse und ein kreischendes Geräusch auftreten würden (kläg. act. 38). Wiederum werde nach Art. 23 CMR und abstrakter Schadensberechnung der Neuwert der beschädigten Raspelmühle zur Zeit und am Ort der Ablieferung eingefordert. Dieser betrage USD 118'377.50 (kläg. act 1 und 25). Die drei beschädigten Maschinen hätten somit einen totalen Neuwert von USD 251'817.50. Sollte das Gericht den Totalschaden der drei Maschinen als nicht ausgewiesen betrachten, werde eventualiter der anteilige Verlust gemäss Art. 25 CMR geltend gemacht. Dieser betrage für die Artikel Nr. 101, 201 und 301 gemäss der Expertise des örtlichen Lloyd's Agent jedenfalls 70 Prozent des genannten Neuwerts, was USD 176'272.25 ergebe (kläg. act. 38). Subeventualiter sei der effektive Schaden an den drei genannten Maschinen mittels einer Expertise zu schätzen. bd) Beschädigt seien auch zwei Antriebsmodule mit je zwei ABB 200 B3 Motoren (Crushing Mill Main Drives, Artikel Nr. 201.1) im Paket 681320/1 sowie vier Siemens-Motoren (Flaking Roller Mill Main Drives, Artikel Nr. 301.1) in den zwei Paketen 681331/1-2 (kläg. act. 4, 7, 8, 19, 25, 28 und 38). Die Motoren seien teilweise beschädigt. Der Agent der Lloyd's in Teheran schätze den Schadenumfang auf 25 Prozent des Neuwertes. Berechnet von total USD 10'700.-- sei damit ein Schaden von USD 2'675.-- entstanden (Art. 25 i.V.m. Art. 23 CMR), welcher hiermit geltend gemacht werde (kläg. act. 25 und 38; eventualiter Schätzung des Schadens an den 8 Motoren mittels Expertise). be) Der Ersatzanspruch betrage damit total USD 254'492.50 bei abstrakter und USD 178'947.25 bei konkreter Berechnung des Schadens. Der Umrechnungskurs am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung am 23. Oktober 2001 in Uzwil sei CHF 1,66407 pro USD gewesen (kläg. act. 7 = bekl. act. 3 und kläg. act. 41). Dementsprechend resultiere in Schweizer Franken ein Schaden von Fr. 423'493.33 bei abstrakter Berechnung respektive ein Schaden von Fr. 297'780.75 bei konkreter Berechnung. bf) Zusätzlich zu vergüten seien immerhin die Frachtkosten im Sinne von Art. 23 Ziff. 4 i.V.m. Art. 25 Ziff. 1 CMR. Diese hätten für drei Lastwagen USD 12'000.-- betragen (kläg. act. 3). Eine der drei Fahrten sei offensichtlich vergeblich gewesen, sei doch auf dem verunfallten Fahrzeug einzig das Paket 681325/1 mit nur 1,353 m³ und 520 kg nicht beschädigt worden. Der Schaden für die vergebliche Fahrt liege dementsprechend jedenfalls nicht unter USD 4'000.-- (kläg. act. 4; Expertise über anteilige Frachtkosten für die beschädigte Ladung). Die Frachtkosten seien mit dem

Akkreditivkredit bei Versendung sicherzustellen gewesen. Demgemäss werde zum obengenannten Wechselkurs von 1,66407 CHF/USD ein Betrag von Fr. 6'656.28 eingefordert. c) Hiergegen wendet die Beklagte ein: Im Einzelnen werden sowohl der geltend gemachte Totalschaden, der anteilige Verlust, als auch die Ausführungen bzw. Tatsachenbehauptungen der Klägerin bestritten. Die beigebrachten "Expertisen" würden allesamt bestritten, zumal sie den Erfordernissen der gemeinsamen Schadenaufnahme gemäss CMR nicht genügten. Die Schadensbilder sämtlicher Rapporte zeigten einen Zustand, der sowohl in zeitlicher als auch in örtlicher Hinsicht erhebliche Differenzen zum behaupteten Schadensereignis aufweisen würden. Im Einzelnen würde der Schaden bestritten an: - der Füttervorrichtung Granex MWBS-300-400 (Artikel Nr. 101 samt Steuerungseinheit 101.1): Ein Schaden an diesem Maschinenteil gehe aus keiner der beigebrachten "Expertisen" hervor. - der Pressmühle Crushing Mill DOZH-4; (Artikel-Nr. 201, ohne Zubehör 201.2 und ABB-Motoren Artikel-Nr. 201.1; vgl. auch bekl. act. 5): - der Raspelmühle Flaking Roller Mill DOQB (Artikel Nr. 301, ohne Siemens Motoren 301.1): insbesondere die Schadenfolge des "Kreischens" sei offensichtlich nicht auf die Beklagte zurückzuführen (vgl. auch bekl. act. 5); - Schaden an den 8 Motoren (2 mal 2 ABB 200 B3 Motoren, 4 Siemens-Motoren; Artikel 201.1 bzw. 301.1). Ebenso wird auch die Schadensposition "Frachtkosten" bestritten. d) Die Verkäuferin berechnete zuhanden der Klägerin die Reparaturkosten im Verhältnis zum Neupreis mit Schreiben vom 25. Januar 2002 (vgl. kläg. act. 25: Schreiben vom 25. Januar 2002 der Verkäuferin an die Klägerin) und kam zum Ergebnis, dass eine Reparatur der genannten Maschinen exkl. Transport Kermanshah-Uzwil retour total USD 331'880.00 im Verhältnis zum Neupreis exkl. Transport von total USD 286'917.50 zu veranschlagen sei; mithin eine Reparatur von den Kosten her nicht sinnvoll sei und zudem für reparierte Maschinen vom Hersteller keine Garantie übernommen werden könne (vgl. auch bekl. act. 5: Schreiben vom 20. Dezember 2001 der Verkäuferin). Auch die I.G.S. kam in ihrem Bericht vom 5. März 2002 zum Schluss: "it could be concluded that the goods are in the status of Constructive Total Loss (CTL)" (vgl. kläg. act. 28, S. 5). Auf dem diesem Bericht beigelegten Fotomaterial ist zudem ersichtlich, dass die begutachteten Maschinen und Motoren in jenem Zeitpunkt in gedeckten Räumlichkeiten noch teilweise verpackt und jedenfalls noch nicht im Produktionsbetrieb eingebaut und wohl (aufgrund der auf dem Bildmaterial erkennbaren Verformungen der Blechummantelung) auch noch nicht repariert worden waren. Vor dem Hintergrund der im Recht liegenden Beweismittel - hauptsächlich mittels der Schadenseinschätzung durch die Fachleute der Herstellerin und Verkäuferin - ist für das Handelsgericht der Schaden vorliegend hinreichend belegt. Eine zusätzliche Expertise demnach nicht mehr notwendig, zumal heute die Feststellung des ursprünglichen Schadens nach der Reparatur und nach der heute doch schon längeren Verwendung der reparierten Maschinen im Produktionsbetrieb nicht mehr leicht eruiert sein dürfte. Ferner ist in die Erwägungen mit einzubeziehen, dass die Klägerin der Beklagten bereits mit Fax vom 7. Januar 2002, d.h. vor der Reparatur der Maschinen, das Angebot machte: "(...) Please note that as per the surveyor's report the cargo is considered as constructive total loss. We therefore (...) request you to have a survey of the cargo if you deem necessary." (kläg. act. 23) Die Beklagte hat dieses Angebot nicht wahrgenommen, sondern sich gegenüber der Klägerin - wie bereits erwähnt - vielmehr auf den Standpunkt gestellt, sie habe nur als Vermittlerin fungiert, weshalb sie nicht hafte (kläg. act. 26). Macht sie heute geltend, es habe nie eine gemeinsame Schadensfeststellung - wie sie die CMR voraussetze - stattgefunden, so ist dieser Einwand aufgrund der Umstände nicht zu hören. Denn wer auf

eine eigene bzw. gemeinsame Schadensfeststellung verzichtet, obwohl ihm diese angeboten worden ist, kann im Nachhinein nicht mehr einwenden, diese gemeinsame Schadensfeststellung hätte nicht stattgefunden, weshalb es an seiner Haftpflicht fehle; ansonsten hätte es der Frachtführer in der Hand durch Nichtteilnahme an einer angebotenen Schadenfeststellung, die Ansprüche des Empfängers bzw. dessen Rechtsnachfolgers zu vereiteln. Mit in die Beurteilung einzubeziehen ist ferner, dass die heute von der Klägerin eventualiter geltend gemachte Schadenersatzforderung in Entsprechung zum vom Irano-German Insurance Service festgestellten Restwert der beschädigten Maschinen, unter den von der Verkäuferin veranschlagten Reparaturkosten (exkl. Transportkosten) liegen (vgl. kläg. act. 38, S. 4 i.V.m. Erw. I.3. und I.4. hiervor). Zudem liegt selbst dieser Betrag noch zu hoch, da der Frachtführer nach Art. 23 CMR nur bis zu einer Haftungsobergrenze belangt werden kann. Im Übrigen ist eine gemeinsame Schadensfeststellung im Rahmen der CMR für den Schadenersatzanspruch nicht konstitutiv. e) Zur Haftungsobergrenze gemäss CMR: Nach Art. 23 Ziff. 3 CMR darf die Entschädigung 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen. Die genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds [IWF]. Der in Abs. 3 genannte Betrag wird in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umgerechnet; die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des IWF ist, wird nach der vom IWF angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt (Art. 23 Ziff. 7 CMR). Ausgehend von einem Gesamtbruttogewicht von 18'565 kg lag nach Berechnungen der Klägerin diese Haftungsgrenze am 2. Mai 2003 bei CHF 287'630; mithin (exklusiv Transportkosten) zu jenem Zeitpunkt unter dem konkret geltend gemachten Schaden. ec) Die Haftungsobergrenze ist für das Datum des Urteils (Art. 23 Ziff. 7 CMR) aber neu zu berechnen. Nach Art. 23 Ziff. 3 und 7 CMR lautet die Formel: Haftungsobergrenze = [Rohgewicht des beschädigten Gutes] x 8,33 x [SZR in CHF zum Urteilszeitpunkt] Das Rohgewicht des Gutes im Sinne von Art. 23 Ziff. 3 CMR ist das Bruttogewicht der als Einheit zu betrachtenden Sendung einschliesslich Verpackung (Fremuth / Thume, a.a.O., N 16 zu Art. 23 CMR, m.w.H.). Auf dem verunfallten Lastwagen sind Güter in den Paketen mit folgenden Paketnummern zu Schaden gekommen (vgl. CMR-Frachtbrief, kläg. act. 7 = bekl. act. 3; Packing List der Bühler AG (=kläg. act. 4)): - Paket-Nr. 681318/1 (Artikel-Nr. 201; 1 Crushing-Mill DOZH-4; Bruttogewicht: 3'200 kg); - Paket-Nr. 681320/1 (Artikel Nr. 201.1; 2 Crushing Mill Main Drive; Bruttogewicht: 1'250 kg); - Paket-Nr. 681321/1 (Artikel-Nr. 101; 1 Granex MWBS-300-400; Bruttogewicht: 615 kg); - Paket-Nr. 681326/1 (Artikel-Nr. 301; 1 Flaking Roller Mill DOQB; Bruttogewicht: 9'300 kg); - Paket-Nr. 681331/1-2 (Artikel-Nr. 301.1; 4 Flaking Roller Mill Main Drives; BruttoG: 4'200 kg). Dies ergibt ein Gesamtbruttogewicht der beschädigten Güter von 18'565 kg. Die Bruttogewichte sind auch durch die Packinglist belegt (kläg. act. 4). Die Schweiz hat in einer Erklärung zum Protokoll den von der Nationalbank aufgrund des Dollarmittelkurses berechneten SZR-Mittelkurs als massgebend bezeichnet. Gemäss dem International Monetary Fund betrug am 23. März 2005 1 SZR = Fr. 1.808820 (Der tagesaktuelle Wert der SZR in CHF kann unter http://www.imf.org/external/np/fin/rates/rms_five.cfm vom IWF abgefragt werden); dies gibt mithin eine Haftungsobergrenze für den 23. März 2005 von Fr. 279'727.60. f) Nach Art. 23 Ziff. 4 i.V.m. Art. 25 Ziff. 1 CMR kann der Berechtigte ausserdem (d.h. zuzüglich der Haftungsobergrenze) die anteiligen Kosten für den Transport

der beschädigten Güter geltend machen; m.a.W. ist der Frachtführer bei Vorauszahlung zur anteiligen Rückerstattung verpflichtet. Die Klägerin macht diesbezüglich einen anteiligen Betrag von USD 4'000 (= Fr. 6'656.28; Umrechnungskurs von 1,66407 CHF/USD am 23. Oktober 2001) geltend (vgl. Erw. II.11.bf. hiervor). Die Beklagte verlangte für die Gesamtladung mit einem Totalbruttogewicht von 57'025 kg einen Pauschalpreis von USD 12'000.-- (vgl. kläg. act. 10). Hiervon sind Güter im Umfang von brutto 18'565 kg der Gesamtladung beschädigt worden. Damit hat die Beklagte unter Heranziehung des historischen Umrechnungskurses vom 23. Oktober 2001 (Datum der Frachtübernahme) von 1,66407 CHF/USD (vgl. kläg. act. 41) Fr. 6'208.85 der vorausbezahlten Frachtkosten zurückzuerstatten. g) Dies macht zusammen einen Totalbetrag von Fr. 285'936.45 (Fr. 279'727.60 + Fr. 6'208.85). h) Die Klägerin macht auf ihre Forderung einen Zins von 5 % ab dem 1. Januar 2002 geltend. Die Klägerin scheint mit dem 1. Januar 2002 auf ihr Schreiben vom 1. Januar 2002 an die Beklagte zu verweisen (vgl. kläg. act. 22), in welchem sie der Beklagten erstmals anzeigte, dass sie die Beklagte für vorliegend zu beurteilenden Transportschaden in die Pflicht nehmen werde. Auf die Entschädigung können nach Art. 27 Abs. 1 CMR Zinsen in der Höhe von 5 % p.a. verlangt werden. Die Regelung von Art. 27 CMR ist abschliessend und deshalb zwingend (vgl. Thume, a.a.O., N 8 zu Art. 27 CMR). Die Zinsen laufen von dem Tage der schriftlichen Reklamationen gegenüber dem Frachtführer oder - wenn keine Reklamation vorausging - vom Tage der Klageerhebung an. In der schriftlichen Reklamation muss der Frachtführer für Schäden haftbar gemacht werden. Es ist deshalb ein Hinweis auf die Tatsache und die unmissverständliche Klarstellung, dass der Frachtführer einstehen soll, Voraussetzung für die rechtsgültige schriftliche Reklamation (vgl. Thume, a.a.O., N 5 zu Art. 27 CMR). Insofern geht diese Reklamation weiter als der Vorbehalt nach Art. 30 CMR. Das Schreiben vom 1. Januar 2002 erfüllt zwar die Anforderungen an eine schriftliche Reklamation i.S.v. Art. 27 Abs. 1 CMR. Es ist der Beklagten zugegangen (kläg. act. 26). Wie die Beklagte und die Streitberufene indessen zu Recht geltend machen, ist im damaligen Zeitpunkt die Zession der Forderung der Käuferin auf die Klägerin noch nicht nachgewiesen. Es ist der Klägerin deshalb ein Zins von 5 % erst ab 2. August 2002, d.h. ab dem Datum des Vermittlungsbegehrens, auf die Schadenersatzforderung im geschützten Umfang zuzusprechen.

E. 12

a) Ansprüche aus einer der CMR unterliegenden Beförderung verjähren bei Beschädigung des Gutes in einem Jahr ab dem Tage der Ablieferung des Gutes, wobei der Tag, an dem die Verjährung zu laufen beginnt, nicht mitgerechnet wird (vgl. Art. 32 Ziff. 1 CMR). Sofern dem Frachtführer Grobfahrlässigkeit vorgeworfen werden muss und das anwendbare nationale Recht die Verschuldensform "Grobfahrlässigkeit" der Verschuldensform "Vorsatz" gleichstellt, dauert die Verjährungsfrist 3 Jahre (vgl. Art. 32 Ziff. 1 CMR; Fremuth / Thume, a.a.O., N 5 zu Art. 32 CMR). Diese Verjährungsfristen gelten auch für den Fixkostenspediteur (Fremuth / Thume, a.a.O., N 4 zu Art. 32 CMR). Die Verjährung wird durch schriftliche Reklamation bis zu dem Tage gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigefügten Belege zurücksendet. Der Beweis für den Empfang der Reklamation oder der Antwort sowie für die Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich darauf beruft (vgl. Art. 32 CMR Ziff. 2). Dagegen unterliegt der Rückforderungsanspruch für zuviel bezahlte Frachtkosten nicht der Verjährungshemmung nach Art. 32 Abs. 2 CMR (Fremuth / Thume, a.a.O., N 14 zu Art. 32 CMR). Im Weiteren gilt für die Hemmung wie die Unterbrechung der Verjährung das Recht

des angerufenen Gerichts (vgl. Art. 32 Ziff. 3 CMR). Art. 32 CMR regelt nicht, ob die Verjährung einredeweise geltend zu machen ist, oder von Amtes wegen zu beachten ist. Mangels Normierung in der CMR richtet sich der Rechtscharakter der Verjährung nach dem anwendbaren nationalen Recht; mithin nach schweizerischem Recht. Mithin ist die Verjährung nicht von Amtes wegen zu berücksichtigen (vgl. Demuth/Seltmann, in: Thume, a.a.O., [1. Aufl.], N 2 zu Art. 32 CMR). b) Die Klägerin behauptet, sie habe die Verjährungsfrist mit eingeschriebenem Brief an die Beklagte vom 1. Januar 2002 inkl. zahlreichen Beilagen gemäss Art. 32 Ziff. 2 CMR gehemmt (vgl. kläg. act. 22). Das beklagtsche Antwortschreiben vom 2. Februar 2002 erfülle in mehrfacher Hinsicht nicht die Voraussetzungen von Art. 32 Ziff. 2 CMR. Die Weiterverweisung an die Versicherung der Unterfrachtführerin sei zudem keine Rückweisung und eine Faxübermittlung keine schriftliche Ablehnung (vgl. Klageschrift S. 15 ff, Ziff. 6). Unbeschadet hiervon sei die Verjährung nach Art. 135 Ziff. 2 OR aber durch die Ladung zu einem amtlichen Sühneversuch unterbrochen worden. Dabei sei auf den Zeitpunkt der Einreichung des Begehrens abzustellen (BGE 65 II 166 ff., kläg. act. 30: 2. August 2002). Mit Klageeinreichung am 2. Mai 2003 sei damit die Verjährungsfrist nicht abgelaufen. c) Die Beklagte hält dagegen, die klägerischen Ausführungen, wonach die Fristen mangels Retournierung der Dokumente weiterhin gehemmt seien, werde bestritten. Die Retournierung von Kopien zur rechtsgültigen Zurückweisung der Ansprüche sei nicht erforderlich. Die Zustellung von nicht wiederbeschaffbaren Originaldokumenten werde bestritten (vgl. Klageantwort, S. 17 f.). An Schranken lässt die Streitberufene zudem vorbringen, die Zession der Käuferin an die Klägerin sei gemäss kläg. act. 29 erst am 16. März 2002 erfolgt. Die Haftbarhaltung der Klägerin vom 1. Januar 2002, mit dem sie die Verjährungsfrist gehemmt haben wolle, sei damit erstens viel früher in einem Zeitpunkt erfolgt, als die Klägerin weder subrogiert noch im Besitze der angeblichen Zession als Zessionarin gewesen sei. Mit dieser Haftbarhaltung habe die Klägerin daher keinerlei fristwahrende Wirkung erzielen können, da nicht im Besitz entsprechender Rechte. d) Für den Beginn der Verjährungsfrist ist nicht der 12. November 2001 massgebliches Datum; kläg. act. 8 nennt jedenfalls dieses Datum nur für die Übergabe des Gutes von D. an F.. Eigentliche Empfängerin ist vorliegend - wie dargetan - indessen nicht die F. (welche nicht Hilfsperson der Käuferin, sondern Hilfsperson der Beklagten war) sondern vorliegend die Käuferin. Damit ist für den Beginn der Verjährungsfrist einzig dasjenige Datum massgeblich, an welchem die Ware tatsächlich an die Käuferin abgeliefert wurde. Dieses Datum kann aufgrund der Parteivorbringen und der im Recht liegenden Beweismittel nicht eindeutig bestimmt werden. Die Schadeninspektion durch Vertreter der Verkäuferin fand jedenfalls am 18. November 2001 am Zoll von Kermanshah City statt (vgl. kläg. act. 19); ob damals die eigentliche Ablieferung bereits erfolgt war, geht aus diesem Dokument nicht hervor. Aus kläg. act 28 geht sodann hervor, dass jedenfalls am 5. März 2002 das beschädigte Transportgut bereits in der Fabrik der Käuferin war (vgl. kläg. act. 28, S. 3 zweiter Abschnitt). Dies ist für die in dieser Streitsache vorzunehmende Beurteilung indessen nicht entscheidend, da selbst unter der Annahme, die Ablieferung sei bereits am 12. Novembers 2001 erfolgt, keine Verjährung des Schadenersatzanspruchs eingetreten ist, denn wie die Klägerin richtig ausführt, wurde die Verjährung jedenfalls nach Art. 135 Ziff. 2 OR durch die Einreichung des Begehrens um Ladung zu einem amtlichen Sühneversuch vom 2. August 2002 rechtswirksam unterbrochen. Geht man von dem von der Beklagten genannten Datum aus, so begann die Verjährungsfrist am 13. November 2001 zu laufen und war am 2. August 2002 noch nicht abgelaufen. Vielmehr begann die einjährige

Verjährungsfrist erneut zu laufen; und war mithin am Datum der Klageeinreichung (2. Mai 2003) noch nicht abgelaufen. Ob die Klägerin die Verjährungsfrist mit eingeschriebenem Brief an die Beklagte vom 1. Januar 2002 gemäss Art. 32 Ziff. 2 CMR rechtswirksam gehemmt hat (vgl. kläg. act. 22) und ob die Antwort der Beklagten vom 2. Februar 2002 die Voraussetzungen von Art. 32 Ziff. 2 CMR erfüllt, kann deshalb offen gelassen werden.

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