

Aufsätze

Dr. Frank Wilting*

Zur Anwendung der CIM auf Speditionsverträge sowie Verjährungsfragen – Besprechung des Beschlusses des Kammergerichts Berlin vom 14. Juli 2025 – 2 U 21/22 (in diesem Heft S. 299) 292

Endlich einmal eine deutsche Gerichtsentscheidung zur CIM, stellt der auf Schienenverkehr spezialisierte Transportrechtler fest. Das Kammergericht Berlin hat mit dem hier besprochenen Beschluss die Berufung einer auf Zahlung von Verzugszinsen klagenden Spedition aus der Tschechischen Republik gegen die deutsche Tochtergesellschaft einer polnischen Güterverkehrsbahn zurückgewiesen. Eingangs befasste sich das Kammergericht mit den Anforderungen an eine den Regeln der ZPO genügenden Berufungsbegründung, um sodann zur Anwendung der CIM auf Speditionsverträge und damit zusammenhängend auf die Verjährungsregeln der CIM einzugehen.

I. Zur (Un-)Zulässigkeit der Berufung

[1] Das Kammergericht verhängt gegenüber der Berufungsklägerin die Höchststrafe, indem es die Berufung gem. § 522 Abs. 2 ZPO¹ durch einstimmigen Beschluss zurückweist. Dabei nimmt es Bezug auf seinen vorausgegangenen Hinweisbeschluss, wonach die Berufung bereits gemäß § 522 Abs. 1 ZPO unzulässig sei, weil die Berufungsbegründungsschrift den Anforderungen des § 520 Abs. 3 ZPO nicht hinreichend Rechnung trage. Die Berufungsklägerin hatte mit formularmäßigen Sätzen und allgemeinen Redewendungen die Auffassung des Landgerichts gerügt bzw. lediglich auf ihr Vorbringen in erster Instanz verwiesen. Zur Begründung eines mit der Klage geltend gemachten Zahlungsverzugs der Beklagten fehlte es in erster Instanz an entsprechenden Anknüpfungspunkten, sei es nach deutschem oder nach tschechischem Recht. Für neues Vorbringen in der Berufung fehlte es an der Bezeichnung von Tatsachen, die nach § 531 Abs. 2 ZPO zu dessen Zulassung führen sollen.

II. Zur Unbegründetheit der Klage/Berufung

[2] Hilfsweise unterstellt das Kammergericht die Zulässigkeit der Berufung und begründet ausführlich, warum den mit der Klage geltend gemachten Zinsansprüchen der Erfolg zu versagen war.

1. Fälligkeitsvoraussetzungen nicht dargelegt

[3] Das Kammergericht konnte offenlassen, ob sich die Fälligkeit der Frachtansprüche, deren Verzinsung mit der Klage geltend gemacht wurde, nach deutschem oder nach tschechischem Recht beurteilt. Im zu Grunde liegenden Speditionsvertrag der Parteien war eine Fälligkeit von 30 Tagen nach Rechnungserstellung vereinbart worden. Nach deutschem Recht war dies eine von der sofortigen Fälligkeit des § 271 BGB abweichende Vereinbarung. Entsprechendes gelte nach dem vom Kammergericht ermittelten tschechischen Recht, so dass die Klägerin zumindest das Datum der Rechnungserstellung hätte darlegen und beweisen müssen. Und schließlich nützten der Klägerin auch nicht die übereinstimmenden Regelungen der §§ 286 Abs. 3 S. 1 (deutsches) BGB und 1962 (tschechisches) BGB, die jeweils das natio-

nale Ergebnis der Umsetzung der Zahlungsverzugsrichtlinie 2011/7/EU sind, und wonach ein Anspruch auf Verzugszinsen spätestens nach 30 Tagen nach Leistungserbringung und Zugang einer Rechnung entsteht; entsprechenden Tatsachenvortrag und Beweisantritt blieb die Klägerin schuldig.

2. Anwendungsbereich der CIM² im Zusammenhang mit Speditionsverträgen

[4] Unabhängig von den vorstehenden Erwägungen – so das Kammergericht – sei ein Großteil der klägerischen Ansprüche ohnehin gemäß Art. 48 § 1 S. 1 CIM verjährt.

[5] Um die Anwendung der Verjährungsvorschriften der CIM zu eröffnen, musste das Kammergericht zunächst prüfen, ob der zwischen den Parteien abgeschlossene Vertrag gemäß Art. 1 § 1 S. 1 CIM überhaupt unter das Regelungsregime der CIM fällt. Hiernach gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Mitgliedsstaaten liegen, ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Beförderungsvertrages.

[6] Den Ausführungen zum Sach- und Streitstand des Beschlusses ist zu entnehmen, dass die Parteien einen in deutscher Sprache formulierten Vertrag abgeschlossen hatten, den sie als Speditionsvertrag bezeichneten, und wonach die Klägerin für die Beklagte Eisenbahntransporte zu verschiedenen Zielorten in der Tschechischen Republik zu besorgen hatte, dies begleitet durch weitere Leistungen wie Versicherung, Umladung und Verwiegen. Es war jeweils ein fester Preis vereinbart, in dem auch die Provision der Klägerin enthalten war. Die als Bahnspedition agierende Klägerin konnte die Transporte nicht selbst ausführen. Sie sollte die Beförderungsart festlegen, wobei offenbar unstreitig war, dass nur Eisenbahntransporte in Betracht kamen. Ergänzend zum Vertrag war die Anwendbarkeit der allgemeinen Speditionsbedingungen des Speditions- und Logistikverbandes der Tschechischen Republik (2014) vereinbart. Hiernach war der streitgegenständliche Vertrag als Speditionsvertrag und nicht als reiner Eisenbahnbeförderungsvertrag zu qualifizieren. Diese Einordnung „eher“ als Speditionsvertrag und nicht als Frachtvertrag – so führt das Kammergericht aus – gelte sowohl nach deutschem wie auch nach tschechischem Recht.

* Der Verfasser ist selbstständiger Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Verwaltungsrecht in Düsseldorf und zugleich Of Counsel in der Kanzlei TIGGES (Düsseldorf); er ist beratend und forensisch mit Schwerpunkt rund um den nationalen und grenzüberschreitenden Schienengütertransport und damit zusammenhängenden Verträgen und Schadensfällen tätig.

1 Die Vorschrift nennt vier kumulativ zu prüfende Voraussetzungen.

2 Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B zum COTIF); siehe auch die Kommentierungen in BeckOGK, Freise in Münchener Kommentar zum HGB (Transportrecht) sowie bei Koller, Transportrecht.

[7] Die Anwendbarkeit der CIM-Vorschriften auf den unterschiedlichen Fall lässt sich bereits damit begründen, dass die Parteien in ihrem Speditionsvertrag ausdrücklich auf die gültigen Vorschriften nach internationalem Eisenbahnrecht – COTIF nebst Anhängen – Bezug genommen haben. Denn im Rahmen der Parteiautonomie kann die Anwendung der CIM vertraglich vereinbart werden, soweit nicht zwingendes nationales Recht entgegensteht.³ Weiterer Ausführungen hierzu hätte es daher im Beschluss des Kammergerichts nicht bedurft.

[8] Das Kammergericht führt jedoch ergänzend weiter aus, dass „darüber hinaus nach zutreffender Auslegung“ tatsächlich ein Beförderungsvertrag im Sinne von Art. 1 CIM vorliege. Diese Aussage lässt zunächst aufhorchen, weil reine Speditionsverträge gerade nicht dem Anwendungsbereich der CIM unterliegen. Denn der Begriff des Beförderungsvertrags ist synonym zum Frachtvertrag – hier auf der Schiene – zu verstehen, so dass andere Verträge im Zusammenhang mit der Beförderung wie etwa der Speditionsvertrag oder die Miete von Beförderungsmitteln gerade nicht vom Regelungsbereich der CIM erfasst werden.⁴

[9] Aus diesem vermeintlichen Dilemma befreit sich das Kammergericht, indem es auf den Streitgegenständlichen Speditionsvertrag zu festen Kosten abstellt. Bei Anwendung des deutschen Rechts ergebe sich dies aus § 459 HGB, wonach der Fixkostenspediteur Beförderer im Sinne des Transportrechts sei. Vorliegend allerdings müsste diese Frage wohl nach dem tschechischen Recht zu prüfen sein, weil sich gem. Art. 5 Abs. 1 ROM-I-VO sowohl der Sitz des klagenden Spediteurs als auch der Empfangsort der Beförderungen in der Tschechischen Republik befanden. Das Kammergericht hält die Frage, ob das tschechische Recht die Fixkostenspedition kennt, jedoch nicht für erheblich, weil der Begriff des Beförderungsvertrages im Sinne der CIM autonom auszulegen sei.⁵ Hierzu zitiert das Kammergericht ein Urteil des BGH.⁶ Dieser hat im Rahmen der Prüfung des Anwendungsbereichs der CMR für den grenzüberschreitenden Straßentransport entschieden, dass die Fixkostenspedition eine entgeltliche Beförderung von Gütern zum Gegenstand habe und somit unter Art. 1 Abs. 1 CMR zu subsumieren sei.

[10] Der BGH hatte seinerseits betont, dass die Regeln der CMR autonom auszulegen seien. Wenn das Kammergericht diese Auslegung der CMR auf die CIM überträgt, so ist dies wiederum rechtlich nur vertretbar, wenn in diesem Punkt kein sachlicher Unterschied zwischen dem grenzüberschreitenden Straßen- und Schienentransport besteht und im Übrigen bei der Auslegung der CIM jedenfalls die Bestimmungen der CMR herangezogen werden können, die für die Formulierung der CIM in der Fassung von 1999 als Vorbild dienen.⁷ Insofern ist dem Kammergericht zu folgen, dass die Vereinbarung einer Fixkostenspedition unter den Begriff des Beförderungsvertrags sowohl nach den Regeln der CMR wie auch der CIM zu subsumieren ist und mithin deren Anwendungsbereiche eröffnet.

[11] Vorsorglich prüft das Kammergericht ergänzend, ob der vorstehenden Auslegung, die zur Anwendung der CIM führt, zwingende (Verjährungs-)Vorschriften nach tschechischem Recht – dieses als anwendbar unterstellt – entgegenstehen, was nach entsprechender Prüfung durch das Kammergericht verneint wird.

3. Verjährung nach Art. 48 § 1 CIM

[12] Da seitens der Klägerin keine Hemmungstatbestände dargetan wurden, richtete sich die Verjährung der klägerischen Zinsansprüche nach Art. 48 § 1 CIM. Nach dessen S. 1 gilt grundsätzlich die kurze Verjährungsfrist von einem Jahr; S. 2 zählt mehrere Gründe auf, für die eine verlängerte Verjährungsfrist von zwei Jahren gilt, unter anderem das auch aus anderen transportrechtlichen Regelungen bekannte qualifizierte Verschulden (z. B. § 435 HGB, Art. 29 Nr. 1 CMR, Art. 21 Abs. 1 CMNI).

[13] Die Verjährungsfristen der CIM gelten für „Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag“, was – so das Kammergericht – gemäß den vorstehenden Ausführungen somit auch für Ansprüche aus einem Speditionsvertrag zu fixen Kosten über die Beförderung von Gütern auf der Schiene gelte. Erfasst werden alle wechselseitigen Ansprüche der Parteien des Beförderungsvertrags, die sich aus dem der CIM unterliegenden Beförderungsvertrag ergeben.

[14] Die Streitgegenständlichen Zinsansprüche sind vertraglicher Natur und ergeben sich aus dem Beförderungsvertrag der Parteien. Das Kammergericht weist darauf hin, dass es sich bei den Streitgegenständlichen Zinsansprüchen keineswegs um gesetzliche Zinsansprüche handelt. Aufgrund ihrer Akzessorietät richte sich die Verjährung der Zinsforderung nach den Verjährungsregeln für die Hauptforderung. Nach allen erdenklichen rechtlichen Gesichtspunkten war die kurze einjährige Verjährungsfrist gem. Art. 48 § 1 S. 1 CIM abgelaufen.

[15] Ergänzend prüft das Kammergericht die Anwendbarkeit der zweijährigen Verjährungsfrist gem. Art. 48 § 1 S. 2 lit. c CIM aufgrund eines von der Klägerin behaupteten qualifizierten Verschuldens der Beklagten. Dies lehnte das Kammergericht ab, weil die Beklagte zwar sämtliche Hauptforderungen – wenn auch unterstellt zu spät – beglichen hatte, jedoch wirksame Zahlungsaufforderungen und Mahnungen für die Streitgegenständlichen Zinsforderungen von der Klägerin nicht dargelegt worden seien. Zwar habe der BGH zur Verjährungsregelung des 439 Abs. 1 S. 2 HGB entschieden, dass die dortige dreijährige Verjährungsfrist auch für eine vorsätzlich oder leichtfertig verweigerte Erfüllung von primären Zahlungsverpflichtungen einschlägig sei.⁸ Zur Erinnerung wörtlich:

„Ein Hinweis auf eine Beschränkung des Anwendungsbereichs von § 439 Abs. 1 S. 2 HGB auf Sekundärleistungsansprüche findet sich in den Gesetzesmaterialien nicht. Eine Beschränkung des Anwendungsbereichs von § 439 Abs. 1 S. 2 HGB auf reine Schadensersatzansprüche kann auch nicht daraus hergeleitet werden, dass es in der Gesetzesbegründung heißt, die Vorschrift entspreche in der Sache weitgehend dem geltenden Recht in Art. 32 Abs. 1 Satz 1 und 2 CMR, § 40 Abs. 1 Satz 1 und 2 lit. c KVO, Es fällt zwar auf, dass Art. 58 § 1 Satz 2 lit. a und b CIM, § 94 Abs. 1 Satz 2 lit. a und b EVO und § 40 Abs. 1 Satz 2 lit. a und b KVO, die die Ansprüche auf Auszahlung einer eingezogenen Nachnahme bzw. des Verkaufserlöses in die verlängerte Verjährungsfrist einbezogen hatten, in der Gesetzes-

3 Vgl. MüKoHGB/Freise Art. 1 CIM Rn.4 und BeckOGK/Evtimov Art. 1 CIM Rn. 9.

4 Vgl. MüKoHGB/Freise Art. 1 CIM Rn. 2.

5 Zur autonomen Auslegung der CIM vgl. BeckOGK/Wilting Art. 3 CIM Rn. 3.

6 BeckRS 2008, 15249 Rn. 24-26.

7 Vgl. MüKoHGB/Freise vor Art. 1 CIM Rn. 7.

8 Vgl. BGH BeckRS 2010, 12493 Rn. 29 ff.

begründung nicht erwähnt werden. Über die hierfür maßgeblichen Gründe finden sich in den Materialien jedoch keinerlei Anhaltspunkte. Eine verjährungsrechtliche Schlechterstellung der Primärleistungsansprüche gegenüber den Sekundäransprüchen kann auf diesen Umstand jedenfalls nicht gestützt werden. ...

Es ist auch kein plausibler Grund ersichtlich, der eine frühere Verjährung von Primärleistungsansprüchen gegenüber Schadensersatzansprüchen bei Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens des Schuldners rechtfertigt. Es wäre vielmehr widersprüchlich, wenn Schadensersatzansprüche gegenüber sonstigen Leistungsansprüchen, die vorsätzlich nicht erfüllt werden, privilegiert würden.“

[16] Das Kammergericht endet mit der Bemerkung, dass es bereits im Hinblick auf den Wortlaut von Art. 48 § 1

S. 2 lit. c CIM zweifelhaft sei, ob diese Regelung überhaupt auf Primäransprüche anwendbar ist, und führt aus, dass diese Regelung keineswegs mit § 439 Abs. 1 S. 2 HGB vergleichbar sei. Dem Kammergericht ist zuzugestehen, dass sich die beiden vorgenannten Vorschriften im Wortlaut unterscheiden. Während sich die verlängerte Verjährungsfrist bei qualifiziertem Verschulden gem. § 439 Abs. 1 HGB auf alle Ansprüche aus einer Beförderung bezieht, enthält Art. 48 § 1 S. 2 lit. c CIM die Einschränkung „wegen eines Schadens“,⁹ Aus vorgenannten Gründen hatte das Kammergericht diese Rechtsfrage nicht abschließend zu entscheiden. ■

9 Auch MüKoHGB/Freise Art. 48 CIM Rn. 11 nennt ausschließlich Schadensersatzansprüche.

Prof. Dr. Klaus Ramming*

Internationalprivatrechtliche Fragen des Zusammenstoßes von Schiffen

Die Haftung aus dem Zusammenstoß von Schiffen unterliegt den Bestimmungen des ZusÜSee, wenn die Voraussetzungen für eine Anwendung des Übereinkommens vorliegen. Das Übereinkommen ist allerdings lückenhaft und lässt letztlich viele Fragen unbeantwortet. Diese beurteilen sich nach dem im Übrigen anwendbaren Sachrecht. Der Beitrag erörtert, ob es sich empfiehlt, im Rahmen der möglicherweise anstehenden Modernisierung des international vereinheitlichten Rechts der Haftung aus einem Zusammenstoß von Schiffen – durch ein vollständig neues Übereinkommen oder durch ein Protokoll zum ZusÜSee – unmittelbar im Übereinkommen selbst internationalprivatrechtliche Regelungen für die Ermittlung des im Übrigen anwendbaren Sachrechts vorzusehen und wie diese ggf. ausgestaltet werden können.

I. Einleitung

1. Die IWG Collision Conventions des CMI

[1] Das Comité Maritime International (CMI)¹ hat im Mai 2022 eine International Working Group Revision of 1910 Collision Convention and Related Instruments – im Folgenden: IWG – unter dem Vorsitz des kanadischen Rechtsanwalts John O'Connor mit dem Auftrag eingesetzt, sich insbesondere mit dem ZusÜSee² und der Frage zu befassen, ob die Regelungen des Übereinkommens, das aus dem Jahr 1910 stammt, modernisiert werden sollen. Dies könnte durch ein neues Übereinkommen erfolgen, das an die Stelle des ZusÜSee tritt. Im Moment diskutiert die IWG auch die Modernisierung im Wege eines Protokolls zum ZusÜSee.

2. Die Gegenstände des ZusÜSee

[2] Das ZusÜSee regelt zwei unterschiedliche Typen von Ansprüchen auf Schadensersatz aus Zusammenstoß, nämlich die Ansprüche der an dem Zusammenstoß beteiligten Schiffe untereinander (unten a) sowie Ansprüche bestimmter außenstehender Dritter (unten b); siehe Art. 1 ZusÜSee.

a) Ansprüche wegen der Schiffsschäden

aa) Zwei Schiffe

[3] Im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen können zunächst wechselseitige Ansprüche wegen des Verlustes bzw. der Beschädigung der an dem Zusammenstoß beteiligten

Schiffe begründet sein. Schiff A macht Ansprüche gegen Schiff B wegen des Verlustes bzw. der Beschädigung des Schiffes A geltend, und umgekehrt. Dabei gilt das Verschuldensprinzip, jedes Schiff haftet im Verhältnis seines (Mit-) Verschuldens an dem Zusammenstoß; siehe Art. 2 Abs. 1, Art. 3, Art. 4 Abs. 1 Hs. 1 ZusÜSee. Jedes Schiff kann von dem anderen Schiff in Höhe des Mitverschuldens des anderen Schiffes bzw. unter Anrechnung des eigenen Mitverschuldens Ersatz des Schadens verlangen. Haben beide Schiffe A und B dem Zusammenstoß im Verhältnis 70:30 verschuldet, erhält Schiff A 70 % seines Schadens von Schiff B und Schiff B 30 % seines Schadens von Schiff A. Grundsätzlich stehen sich zwei Schadensersatzansprüche gegenüber, die gegeneinander aufgerechnet werden (§§ 387 ff. BGB). Hieraus ermittelt sich ein (Netto-) Anspruch auf Schadensersatz des einen Schiffes gegen das andere. Wird eines der Schiffe von einem Ausrüster (§ 477 HGB) betrieben, können sowohl der Eigentümer als auch der Ausrüster ihre Schäden vom anderen Schiff ersetzt verlangen (wie das RhSchOG Karlsruhe³ in einem binnenschiffrechtsrechtlichen Fall kürzlich klargestellt hat⁴).

bb) Mehr als zwei Schiffe

[4] Das Verschuldensprinzip gilt auch, wenn ein drittes Schiff C an dem Zusammenstoß beteiligt ist. Ermittelt sich für die Schiffe A, B und C ein Verschulden von 40, 40 und 20 % an dem Zusammenstoß, kann Schiff A von Schiff B 40 % und von Schiff C 20 %, Schiff B von Schiff A 40 % und von Schiff C 20 % und Schiff C von Schiff A 40 % und von Schiff B 40 % seines Schadens ersetzt verlangen. Nicht etwa haften einem Schiff die jeweils beiden anderen Schiffe als Gesamtschuldner, auch nicht in Höhe des geringsten Ver-

* Der Verfasser ist Rechtsanwalt bei *Lebuhn & Puchta*, Hamburg, sowie Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr – der Beitrag geht zurück auf einen Vortrag des Verfassers auf der CMI Tokyo Conference 2025 im Open Meeting der International Working Group Collision Conventions am 15. Mai 2025.

1 <https://comitemaritime.org/>.

2 Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (RGBl. 1913 S. 49, 89).

3 RdTW 2024, 187 Rn. 39-44.

4 Näher Ramming RdTW 2024, 242.