CASTON
www.caston.info
Die Datenbank im Internet.
Compact

CMR-Haftung bei Auslandstransporten

- No. 90 -

Karsten von der Wroge, Rechtsanwalt in Hannover

Bei grenzüberschreitenden Transporten unterliegen eventuelle Schäden anderen Haftungsregeln als im Inlandsverkehr.

Die CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr) regelt praktisch in ganz Europa das internationale Straßentransportrecht und damit das Recht der Haftung des Frachtführers einheitlich. Die CMR steht dabei in einer Reihe internationaler Abkommen: dem Warschauer Abkommen im internationalen Luftverkehr, der CIM im internationalen Eisenbahnverkehr un den Haager Regeln im Seeverkehr. Mit wenigen Ausnahmen sind alle europäischen Staaten, auch die Nachfolgestaaten der UdSSR und Jugoslawiens, dem Übereinkommen beigetreten. Die Bundesrepublik Deutschland ist seit August 1961 Vertragsstaat und hat die CMR in innerstaatliches Recht transformiert.

CMR-Regeln für den Straßentransport

Die CMR gilt für Verträge über eine entgeltliche Beförderung von Gütern mit Fahrzeugen auf der Straße. Dabei kommt es entscheidend darauf an, daß der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen und einer dieser Staaten auch Vertragsstaat ist.

Zudem ist die CMR auch auf kombinierte Transporte anwendbar: wird das mit dem Gut beladene Fahrzeug aufgrund eines einheitlichen Vertrages auf einer Teilstrecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Luftweg befördert und nicht umgeladen, so gilt die CMR für die gesamte Beförderung. Wenn allerdings bewiesen werden kann, daß das zum Schaden führende Ereignis nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel (z. B. Eisenbahn) eingetreten sein kann, richtet sich die Haftung nach den zwingenden Bestimmungen des anderen Beförderungsmittels. Ist die Haftung nicht zwingend, gilt die CMR.

Ausschließlichkeit der CMR-Bestimmungen

Die CMR-Regelungen sind von Gesetzes wegen zwingend und unabdingbar. Lediglich italienische Gerichte wenden die CMR nur dann an, wenn dies Absender und Frachtführer vereinbart haben.

Soweit die Regelungen der CMR reichen, können Vereinbarungen der Parteien oder Vorschriften des nationalen Rechts keine Anwendung finden. Die CMR ist nach allgemeiner Auffassung aus sich heraus auszulegen und insbesondere der nach Zweck und Entstehungsgeschichte zu ermittelnde Wille der vertragsschließenden Staaten zu berücksichtigen, um das Ziel einer einheitlichen Rechtsanwendung nicht zu gefährden.

Sofern die CMR keine Regelung enthält und auch aus sich heraus nicht ergänzt werden kann, muß auf nationales Recht mit den dort bestehenden Regeln zum internationalen Recht zurückgegriffen werden.

Haftende Personen

Grundsätzlich haftet nach der CMR der Frachtführer für eigene Handlungen und Unterlassungen und die der von ihm eingesetzten Hilfspersonen.

Der zweite und jeder folgende (Unter-) Frachtführer haftet dem Absender nur dann unmittelbar, wenn er durch Annahme von Gut und Frachtbrief in den Frachtvertrag zwischen Absender und (Haupt-) Frachtführer eingetreten ist.

Nach dem deutschen Handelsgesetzbuch kann der Spediteur zugleich auch CMR-Frachtführer sein. Für den Kunden des Spediteurs bedeutet dies Verbesserungen in mehrfacher Hinsicht: der Spediteur haftet als Hauptfrachtführer für die von ihm eingeschalteten Dritten, der Kunde des Spediteurs muß sich also nicht an einen u.U. ausländischen Frachtführer halten, deut-

sches Recht kann ergänzend angewendet werden, die Vollstreckungsmöglichkeiten sind besser.

Immer dann, wenn ein deutscher Spediteur den Transport organisiert, was insbesondere bei Exportgeschäften der Fall ist, kann der Spediteur der CMR-Haftung unterliegen.

Das gilt nicht nur für den Fall des Selbsteintritts (Spediteur befördert selbst, ggfs. nur papiermäßig), sondern auch für die Fixkosten- und die Sammelladungsspedition. In diesen Fällen ist der Spediteur zugleich CMR-Frachtführer und haftet für seine Hilfspersonen.

Fixkostenspedition für in Deutschland tätige Spediteure ist die Regel, da sich Auftraggeber und Spediteur meist über die Höhe der Fracht einigen, ohne daß eine speditionelle Provision berechnet wird. Es reicht z. B. schon aus, wenn sich die Einigung auf einen festen Satz je kg oder Packstück bezieht. Für den Fall der Versendung im Wege der Sammelladung (Spediteur faßt Güter verschiedener Kunden zusammen und schließt einen Frachtvertrag über die Sammelladung) entschied der BGH kürzlich, daß die CMR-Haftung des Sammelladungsspediteurs, die mit der Übergabe des Gutes an den Sammelbeförderer beginnt, grundsätzlich nicht mit der Übergabe des Gutes an den Empfangsspediteur endet, sondern auch für die Zeit des speditionellen Nachlaufs fortbesteht.

Verlust oder Beschädigung der Ware

Die in der CMR bestimmte verschuldensunabhängige (Gefährdungs-) Haftung für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes hat abschließenden Charakter; sie geht als spezialgesetzliche Regelung vertraglichen Vereinbarungen oder nationalen Rechtsvorschriften vor.

Die Haftung erstreckt sich auf den Zeitraum zwischen der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der Ablieferung an den rechtmäßigen Empfänger, so daß auch beförderungsbedingte Lagerungen erfaßt sind. Ist streitig, ob der Schaden in der Obhut des Frachtführers eingetreten ist, trägt der Anspruchssteller insofern die Beweislast.

Der Frachtbrief dient dabei bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluß und Inhalt des Beförderungsvertrages und - sofern er keine mit Gründen versehene Vorbehalte aufweist - auch dafür, daß das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer äußerlich in gutem Zusatand waren und die Anzahl der Frachtstücke mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmten.

Der Frachtführer haftet mit max. 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht, umgerechnet derzeit um 18 DM.

Auszugehen ist von dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme. Daneben sind Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des Gutes entstandene Kosten zurückzuerstatten.

Da sich die Haftung des Frachtführers nach der CMR auf den Ersatz des am beförderten Gut selbst entstandenen Schadens beschränkt, sind aus Anlaß eines Verlustes oder einer Beschädigung entstandene Kosten nur dann zu ersetzen, wenn sie auch bei ordnungsgemäßer Durchführung in derselben Form entstanden wären.

Der Frachtführer haftet hingegen nicht, wenn der Schaden für ihn auch bei der äußersten nach den Umständen möglichen Sorgfalt unabwendbar war. In der Praxis spielen zudem die (bevorrechtigten) Haftungsausschlüsse der mangelhaften Verpackung und Verladung eine wichtige Rolle.

Der Frachtführer muß den Entlastungsbeweis führen. Es reicht in diesen Fällen aber aus, wenn er nachweist, daß die Verpackung oder Verladung mangelhaft war und der Schaden deshalb entstanden sein kann.

Da die CMR nicht das Be- und Entladen regelt, ist auf nationales Recht zurückzugreifen, wenn die Parteien keine vertragliche Vereinbarung dazu getroffen haben.

Sonstige Pflichtverletzungen

Bei Lieferfristüberschreitung ist die Haftung des Frachtführers auf die Höhe der Fracht begrenzt. Kommt es aber infolge von Lieferfristüberschreitungen zu Verlusten oder Beschädigungen, haftet der Frachtführer auch für diese Schäden bis max. 8,33 Sonderziehungsrechte je Kilogramm.

Darüber hinaus enthält die CMR u.a. noch Haftungsregelungen zum Nachteil des Frachtführers bei Verstößen gegen ihm erteilte Weisungen, bei Nachnahmeverstößen, bei Verlust oder unrichtiger Verwendung ihm ausgehändigter Urkunden. Die CMR sieht zudem eine Zinspflicht von 5 % p. a. ab Reklamation vor.

Überschreiten der Haftungsbegrenzung

Die Haftungsgrenze aus der CMR kann nur bei Vorsatz oder einem dem Vorsatz gleichstehenden Ver-

schulden (also grobe Fahrlässigkeit) des Frachtführers oder der für ihn tätigen Hilfspersonen durchbrochen werden.

In diesen Fällen des qualifizierten Verschuldens kann sich der Frachtführer nicht auf die Haftungsausschlüsse und -beschränkungen und die in der CMR enthaltenen Beweislastregeln berufen, er haftet voll.

Die Rechtsprechung zur groben Fahrlässigkeit ist sehr vielfältig. So hat der BGH z.B. ein unbewachtes Abstellen des Lkw in einem Mailänder Vorort als grob fahrlässig angesehen. Tendenziell läßt sich - aufgrund der relativ geringen Haftung - eine Bereitschaft der Gerichte erkennen, den Begriff der groben Fahrlässigkeit zugunsten der Anspruchssteller zu interpretieren.

Einigkeit besteht darüber, daß der Geschädigte das grobe Verschulden nachweisen muß. Regelmäßig kennt er allerdings den Transportablauf nicht, da sich der Schaden außerhalb seiner Wahrnehmungssphäre ereignet. Den Frachtführer trifft daher nach deutscher Rechtsprechung eine Einlassungspflicht. Er ist gehalten, im einzelnen darzulegen, welche Sorgfalt er bei der Behandlung des Gutes angewendet hat, wie der BGH erstmals 1986 entschied. Legt er den Transportablauf nicht konkret dar, kann dies den Vorwurf eines groben Verschuldens und damit eine volle Haftung nach sich ziehen.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, durch eine besondere Deklaration (Wert- oder Interessendeklaration) eine höhere Haftung zu vereinbaren. Neben einer Einigung der Parteien muß der besondere Wert zu seiner Wirksamkeit auch im Frachtbrief eingetragen sein.

Außervertragliche Haftung

Die Haftung nach den CMR kann dagegen nicht durch Ansprüche aus unerlaubter Handlung (z.B. die rechtswidrige und schuldhafte Verletzung des Eigentumsrechts) durchbrochen werden. Ansprüche aus unerlaubter Handlung werden durch die CMR zwar nicht ausgeschlossen, für sie gelten aber die Haftungsausschlüsse und -beschränkungen der CMR.

CMR und nationales Haftungsrecht

Nationales Haftungsrecht kann herangezogen werden, wenn die CMR keine abschließende Regelung für Schäden enthalten, die anläßlich eines Beförderungsvertrages entstehen können.

Ereignet sich der Schaden z. B. außerhalb des Haftungszeitraums, also vor Übernahme oder nach Ablieferung, besteht ein Anspruch gegen den Frachtführer bei schuldhaftem Verhalten aus sog. positiver Vertragsverletzung (pVV), etwa wenn der Frachtführer bei Abholung vor Übernahme das Gut mit dem Lkw beschädigt. Oder hält der Frachtführer eine vereinbarte Ladungsfrist nicht ein, haftet er ebenfalls aus pVV.

Darüber hinaus können sich Ansprüche aus pVV mit in der CMR geregelten Haftungstatbeständen überschneiden.

Eine Haftung aus pVV kommt hier nur dann in Betracht, wenn der Schaden auf einen weiteren, anderen Kausalverlauf zurückzuführen ist, als dem, der zur CMR-Haftung geführt hat.

Vorbehalt und Reklamation

Liegen bei der Ablieferung äußerlich erkennbare Mängel vor, müssen diese unverzüglich gerügt werden, um zu verhindern, daß Beweisnachteile entstehen. Sonst wird vermutet, die Güter seien in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand abgeliefert worden. Der vielfach, auch stempelmäßig, vorgenommene Vermerk "Vorbehalt hinsichtlich Mängel und Qualität" reicht nicht aus, vielmehr muß der Schadenssachverhalt hinreichend konkretisiert werden. Äußerlich nicht erkennbare Mängel müssen binnen sieben Tagen nach Ablieferung schriftlich gerügt werden; bei verspäteter Rüge entstehen die beschriebenen Beweisnachteile.

Vorbehalte wegen Lieferfristüberschreitung müssen zur Anspruchserhaltung innerhalb von 21 Tagen nach Ablieferung schriftlich erklärt werden.

Mit der Reklamation muß schriftlich und unmißverständlich gegenüber dem Frachtführer deutlich gemacht werden, daß Schadensersatzansprüche erhoben werden. Reklamationsempfänger ist grundsätzlich der Hauptfrachtführer. Durch die Reklamation des Anspruchsberechtigen wird zudem die Verjährung solange gehemmt, bis der Frachtführer die Ansprüche zurückweist und Originalunterlagen zusendet. Ansprüche gegen den Frachtführer verjähren in einem Jahr, bei qualifiziertem Verschulden in drei Jahren. Anders als in der auf den innerdeutschen Fernverkehrstransport anwendbaren KVO kennen die CMR keine Versicherungspflicht des Frachtführers. Deutsche Güterverkehrsunternehmen zeichnen allerdings in der Regel eine kombinierte KVO/CMR-Versicherung.

Angleichung der nationalen Haftungssysteme in Europa

Seit einigen Jahren bestehen in Deutschland Bestrebungen, das innerstaatliche Straßengütertransportrecht zu vereinheitlichen und in das Handelsgesetzbuch zurückzuführen. Eine Reform ist wegen der Rechtszersplitterung und damit verbundenen stark abweichenden Haftung wünschenswert. In Deutschland wird daher gegenwärtig diskutiert, das innerstaatliche Straßengütertransportrecht an der CMR auszurichten.

In einigen europäischen Ländern sind bereits die innerstaatlichen Straßengütertransportrechte an die CMR angeglichen.

In Österreich ist seit 1990 das innerstaatliche Strassengütertransportrecht der CMR angepaßt worden. Durch das Güterbeförderungsgesetz vom 28.6.1990 gilt die CMR von Gesetzes wegen zwingend, Lükken der CMR sind durch das österreichische HGB und das ABGB zu schließen.

In den Niederlanden ist seit dem am 1.4.1991 in Kraft getretenen Buches 8 des Neuen Bürgerlichen Gesetzbuches das Straßengütertransportrecht der CMR angenähert worden. Die Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Gutes kann durch schriftliche Individualabrede eingeschränkt und erweitert werden. Allerdings ist die durch Rechtsverordnung vorgesehene Höchsthaftung des Frachtführers noch weiter reduziert worden als schon bei der CMR: lediglich 6 Gulden pro kg, was in etwa der Haftung des nach ADSp tätigen deutschen Spediteurs entspricht und als deutlich zu niedrig anzusehen ist.

Im schwedischen Recht sind in dem Gesetz über den innerstaatlichen Straßentransport zahlreiche Bestimmungen der CMR fast wörtlich übernommen. Vertragliche Vereinbarungen zugunsten des Vertragspartners des Frachtführers sind zugelassen. In Norwegen und Finnland wurden nationale Straßengüterbeförderungsgesetze ausgearbeitet, die sowohl den innerstaatlichen als auch den internationalen Straßengüterverkehr auf der Grundlage der CMR überwiegend zwingend regeln. In Dänemark hingegen gibt es kein gesondertes Gesetz über den innerstaatlichen Transport, nur im Falle eines Verkehrsunfalls ist die Haftung des Frachtführers zwingend geregelt. Die häufig verwendeten Bedingungen des Nordischen Spediteurverbands enthalten Haftungs- und Haftungsbegrenzungsregeln, die mit denen der CMR fast identisch sind.

In Belgien werden ebenfalls vielfach CMR-Bestimmungen auf innerbelgische Transporte angewendet, wenn vertraglich die von der Berufsorganisation der belgischen Frachtführer erarbeiteten Allgemeinen Transportbedingungen vereinbart werden. Von der belgischen Rechtsprechung wird die vertragliche Erstreckung der CMR auf innerbelgische Straßenbeförderungsverträge akzeptiert, wenn nicht zwingende Vorschriften des belgischen Rechts entgegenstehen. So ist etwa die Verjährungsvorschrift des nationalen Straßengüterbeförderungsrechts (sechs Monate) im voraus nicht abdingbar.

Internationale Durchsetzung

Die CMR hat sich weitestgehend bewährt. Die Vereinheitlichung des für internationale Straßengütertransporte geltenden Rechts ist in Europa praktisch erreicht. Eine Angleichung des Rechts für innerstaatliche Transporte an die CMR ist wünschenswert.

15. Juni 1996

www.caston.info

Mehrere tausend Beiträge zu Recht & Wirtschaft International finden Sie kostenfrei im Internet bei caston.info. Dort können Sie nach Schlagwort und Sachgebieten recherchieren.

Unsere Titelliste erhalten Sie auch per Fax.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
HERFURTH & PARTNER, Rechtsanwälte GbR
Hannover · Göttingen · Brüssel; www.herfurth.de

REDAKTION (Hannover)
verantw.: Klaus J. Soyka, Ulrich Herfurth, Rechtsanwalt (D)
Kenneth S. Kilimnik, Véronique Demarne, Claudia Beckert, Beate Seklejtschuk, Ildiko Gaal, Girana Anuman-Rajadhon, Theodor Kokkalas, Guylaine Le Guen, Angela Moreton, Lijun Cao-Teuber

KORRESPONDENTEN (Ausland)
in Amsterdam, Athen, Barcelona, Brüssel, Budapest, Bukarest, Helsinki, Istanbul, Kopenhagen, Lissabon, London, Luxemburg, Madrid, Mailand, Moskau, Oslo, Paris, Prag, Sofia, Stockholm, Warschau, Wien, Zagreb, Zug, New York, Washington, Toronto; Sao Paulo, Santiago, Dubai, Bombay, Bangkok, Peking, Hongkong, Singapur, Sydney, Tokio, Kairo, Johannesburg.

VERLAG
CASTON Wirtschaftsdienst GmbH,
Luisenstr. 5, D - 30159 Hannover,
Telefon 0511 - 30756-50, Telefax 0511 - 30756-60
eMail info@caston.info; Internet www.caston.info

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen; die Haftung ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Herausgeber.