Johann Georg Helm
Frachtrecht

Johann Georg Helm

Frachtrecht II
CMR

2., völlig neu bearbeitete Auflage

2002

Walter de Gruyter · Berlin · New York

(Sonderausgabe der Kommentierung Anhang VI nach § 452: CMR aus:
Staub. Handelsgesetzbuch. Großkommentar. 4. Auflage. Band 7/2)

Dr. *Johann Georg Helm* (†), em. o. Professor für Privat- und Wirtschaftsrecht
an der Universität Erlangen-Nürnberg

Zitiervorschlag z. B.: *Helm,* Frachtrecht II: CMR, 2. Aufl. 2002, Art. 9 Rdn. 10

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Helm, Johann Georg :
Frachtrecht / Johann Georg Helm. – Berlin ; New York : de Gruyter

2. CMR. – 2., völlig neu bearb. Aufl. – 2002
ISBN 3-11-016803-0

© Copyright 2001 by Walter de Gruyter GmbH & Co. KG, D-10785 Berlin

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Printed in Germany

Datenkonvertierung/Satz: WERKSATZ Schmidt & Schulz, Gräfenhainichen
Druck: H. Heenemann GmbH & Co., Berlin
Bindearbeiten: Lüderitz & Bauer GmbH, Berlin

Vorwort

Mit dem vorliegenden Werk wird die zweite Auflage der Kommentierung Johann Georg Helms vollendet, die er im Jahre 1986 mit dem Speditionsrecht der §§ 407–415 HGB begonnen und mit dem Band zum nationalen Frachtrecht der §§ 425–452 HGB im Jahre 1994 fortgesetzt hatte, beide sind als Lieferungen zum Großkommentar HGB und eigenständige Sonderausgaben erschienen. Diese Kommentierung behandelt die CMR, das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr. Der CMR kommt insoweit eine besondere, gesteigerte Bedeutung zu, als sie zugleich Grundlage des neuen deutschen Transportrechts im Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts vom 25. Juni 1998, dem Transportrechtsreformgesetz, war. Diese Bearbeitung enthält neben der Kommentierung des internationalen Einheitsrechts der CMR unter Berücksichtigung der deutschen und ausländischen Rechtsprechung auch weiterführende Erläuterungen zum aktuellen, nationalen deutschen Transportrecht.

Johann Georg Helm hat die Veröffentlichung nicht mehr erlebt. Am 17. Mai 2000 erlag er überraschend den Folgen eines Schlaganfalls, der ihn mitten aus dem Leben und den abschließenden Arbeiten am Manuskript riß. Als Sohn übernahm ich die Verantwortung für die Fertigstellung des Werkes, das ihn in den letzten sechs Jahren vor allen anderen Aufgaben beschäftigt hatte, und in das er die Essenz seines wissenschaftlichen Schaffens legte. Im Sommer 2000 wollte er die Arbeit abgeschlossen haben. Der weit fortgeschrittene Stand des Manuskriptes hat uns, seine Familie und den Verlag, bewogen, es auf dem damaligen Stand abzuschließen und zu veröffentlichen. Dabei haben wir entschieden, den Text in seiner Substanz unangetastet und so authentisch wie möglich zu belassen. Den Grad an Perfektion, den Johann Georg Helm seinen Arbeiten abverlangte, kann er freilich nicht ganz erreichen. Als Jurist, der sich nur am Rande mit dem Transportrecht beschäftigt hatte, fehlte mir das umfassende Wissen meines Vaters, um auch die letzten verbleibenden Arbeiten in der von ihm gewohnten Qualität zu beenden. Zum Nutzen des Werkes konnte ich aber immerhin die vielen Gespräche einbringen, die ich mit ihm über das Transportrecht und insbesondere über die CMR geführt hatte. Von Vorteil war außerdem, daß ich mit der Technik, den Arbeitsmaterialien meines Vaters und seiner umfangreichen Datenbank seit Jahren vertraut war.

Dennoch wäre das Werk nicht ohne die Hilfe von Menschen gelungen, die meinem Vater beruflich und persönlich nahe standen. Danken möchte ich vor allem Herrn Professor Dr. Edgar Ruhwedel, der mich in allen inhaltlichen Fragen beraten hat, selbst eine Reihe aktueller Ergänzungen beisteuerte und damit das Werk auf den Stand des Jahres 2001 brachte. Ebenfalls ein besonderer Dank gilt Frau Brigitte Henrich und Frau Maria Zimmering, die meinem Vater über viele Jahre in Nürnberg bei der Arbeit hilfreich zur Hand gingen und die auch mir eine große Hilfe waren. Auch aus der Familie erhielt ich wertvolle Unterstützung. Mein Bruder Sebastian hatte schon meinem Vater wichtige technische Hilfe gegeben, und war auch für mich unentbehrlich. Meine Mutter, die meinem Vater über Jahre die wichtigste Stütze war, hat die Vor-

aussetzungen für eine Weiterarbeit geschaffen und mir den Mut zugesprochen, diese Aufgabe zu übernehmen und zu vollenden. Herrn Andreas Müller-Lohnsdorf danke ich für seine Unterstützung beim Korrekturlesen. Frau Dr. Dorothee Walther vom Verlag Walter de Gruyter gilt mein Dank nicht nur für ihre Geduld, sondern auch für ihre Ermutigung, das Werk abzuschließen.

Ich hoffe, daß es uns so gelungen ist, nicht nur ein bleibendes Stück Erinnerung an meinen Vater zu schaffen, sondern auch der Wissenschaft und der Praxis ein Werk zu erhalten, das in seiner Relevanz durch den vorzeitigen Tod Johann Georg Helms nicht beeinträchtigt wurde und das sich als umfassendes Kompendium in der schwierigen Materie des internationalen Transportrechts bewähren kann.

Königstein, im März 2001 *Leonhard Helm*

Inhaltsübersicht

Präambel 1

Kapitel I – Geltungsbereich 1

Artikel 1 1
Artikel 1 – Anhang 47
Artikel 1a 49
Artikel 2 49

Kapitel II – Haftung des Frachtführers für andere Personen 62

Artikel 3 62

Kapitel III – Abschluß und Ausführung des Beförderungsvertrags 67

Artikel 4 67
Artikel 5 73
Artikel 6 81
Artikel 7 96
Artikel 8 103
Artikel 9 117
Artikel 10 127
Artikel 11 137
Artikel 12 146
Artikel 13 173
Artikel 14 187
Artikel 15 199
Artikel 16 208

Kapitel IV – Haftung des Frachtführers 225

Artikel 17 225
Artikel 18 343
Artikel 19 347
Artikel 20 355
Artikel 21 363
Artikel 22 376
Artikel 23 384
Artikel 24 420
Artikel 25 425
Artikel 26 432
Artikel 27 436
Artikel 28 444
Artikel 29 451

Kapitel V – Reklamationen und Klagen 475

Artikel 30 475
Artikel 31 509
Artikel 32 535
Artikel 33 608

Kapitel VI – Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer 612

Artikel 34 612
Artikel 35 627
Artikel 36 628
Artikel 37 631
Artikel 38 636
Artikel 39 637
Artikel 40 643

Kapitel VII – Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen 645

Artikel 41 645

Kapitel VIII – Schlußbestimmungen 655

Vorbemerkung 655
Artikel 42 655
Artikel 43 656
Artikel 44 657
Artikel 45 657
Artikel 46 658
Artikel 47 659
Artikel 48 659
Artikel 49 660
Artikel 50 661
Artikel 51 662

Sachregister 665

Präambel

DIE VERTRAGSPARTEIEN HABEN

IN DER ERKENNTNIS, daß es sich empfiehlt, die Bedingungen für den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, insbesondere hinsichtlich der in diesem Verkehr verwendeten Urkunden und der Haftung des Frachtführers, einheitlich zu regeln,

FOLGENDES VEREINBART:

KAPITEL I

Geltungsbereich

Artikel 1

1. [1]Dieses Übereinkommen gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Vertrage angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragstaat ist. [2]Dies gilt ohne Rücksicht auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der Parteien.

2. Im Sinne dieses Übereinkommens bedeuten „Fahrzeuge" Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, wie sie in Artikel 4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 umschrieben sind.

3. Dieses Übereinkommen gilt auch dann, wenn in seinen Geltungsbereich fallende Beförderungen von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen durchgeführt werden.

4. Dieses Übereinkommen gilt nicht

a) für Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden;

b) für die Beförderung von Leichen;

c) für die Beförderung von Umzugsgut.

5. Die Vertragsparteien werden untereinander keine zwei- oder mehrseitigen Sondervereinbarungen schließen, die Abweichungen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens enthalten; ausgenommen sind Sondervereinbarungen unter Vertragsparteien, nach denen dieses Übereinkommen nicht für ihren kleinen Grenzverkehr gilt, oder durch die für Beförderungen, die ausschließlich auf ihrem Staatsgebiet durchgeführt werden, die Verwendung eines das Gut vertretenden Frachtbriefes zugelassen wird.

Préambule

LES PARTIES CONTRACTANTES,

AYANT RECONNU l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

CHAPITRE PREMIER

Champ d'Application

Article premier

1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par „véhicules" les automobiles, les véhicules articulés, les remorque et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

4. La présente Convention ne s'applique pas:

a) Aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales;

b) Aux transports funéraires;

c) Aux transports de déménagement.

5. Les parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accord particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

Preamble

THE CONTRACTING PARTIES,

HAVING RECOGNISED the desirability of standardising the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carriers liability,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

Scope of application

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purposes of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organisations.

4. This Convention shall not apply:
(a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
(b) To funeral consignments;
(c) To furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorise the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Übersicht

	Rdn.
A. Allgemeines	1
I. Die CMR als internationales und innerstaatliches materielles Recht	1
1. Rechtsnatur	1
2. Geltungsgrund der CMR	2
a) Unmittelbare Geltung	2
b) Erweiterung des Geltungsbereichs durch nationales Recht	3
c) Geltung der CMR kraft vertraglicher Vereinbarung	4
II. Wirkungsweise der CMR	9
1. Zwingende Wirkung von Art. 1 CMR für Mitgliedsstaaten	9
2. Anwendung der CMR durch Gerichte in Nichtmitgliedsländern	10
III. Fassungen der CMR	11
1. Änderung durch das Goldfrankenprotokoll von 1978	12
2. Revisionsbestrebungen	13
3. Abweichende nationale Fassungen	14
IV. Mitgliederstand	15
1. CMR in der Fassung von 1956	15
2. Goldfrankenprotokoll	16
B. Geltungsbereich (Art. 1 Absätze 1–3)	17
I. Sachliche Anwendungsvoraussetzungen	17
1. Vertrag über entgeltliche Beförderung auf der Straße durch Kraftfahrzeuge	17
a) Frachtvertrag	18
aa) Vertrag	18
bb) Beförderung	19
cc) Güter	21
dd) Speditionsvertrag	22
(1) Grundsätzliches	22
(2) Nach deutschem und österreichischem Recht	23
(3) Nach französischem und belgischen Recht	25
(4) Nach englischem Recht	26
(5) Nach dem Recht weiterer Mitgliedsstaaten	27

Rdn.

ee) Kraftfahrzeug-Mietverträge 29
ff) Gemischte Verträge, Beförderung als Nebenleistung ... 30
gg) Selbständige Verträge ... 31
hh) Ansprüche des Frachtführers gegen Absender oder Empfänger ... 32
ii) Multimodale Beförderung, Umladung ... 33
jj) Beförderung gegen nichtgeldliche Gegenleistung ... 34
b) Mittels Fahrzeugen, nicht auf eigenen Rädern ... 35
c) Auf der Straße ... 38
d) Einheitlicher Vertrag ... 39
e) Entgeltlich ... 40
f) Maßgeblich: der Vertrag, nicht die Ausführung ... 41
2. Beförderung durch die öffentliche Hand ... 45
3. Sachliche Ausnahmen von der Anwendbarkeit, Abs. 4 ... 46
a) Postbeförderung ... 47
b) Beförderung von Leichen ... 48
c) Beförderung von Umzugsgut ... 49
d) Erweiterte Haftung bei Vorsatz und gleichstehender Fahrlässigkeit (Art. 29 CMR) ... 52
4. Sachliche Erweiterungen über den Frachtvertrag hinaus ... 53
a) Anwendungserweiterungen durch die CMR selbst ... 54
b) Anwendungserweiterungen aufgrund nationalen Rechts ... 55
II. Örtliche Anwendungsvoraussetzungen ... 56

Rdn.

C. Völkerrechtliche Verbindlichkeit der CMR (Art. 1 Abs. 5) ... 62
D. Inhalt der CMR ... 64
E. Auslegung und ergänzende Anwendung nationalen Sachrechts ... 65
I. Auslegung und Selbstergänzung der CMR aus sich heraus ... 65
1. Auslegung und Selbstergänzung ... 65
2. Heranziehung ausländischer Rechtsprechung und Literatur ... 71
II. Internationale allgemeine Grundsätze ... 74
III. Ergänzende Heranziehung nationalen Sachrechts ... 75
1. Allgemeines ... 75
2. Kollisionsnormen in der CMR ... 77
3. Nationale Kollisionsnormen ... 78
a) Grundsätzliches ... 78
b) Anwendungsfälle der Ergänzung ... 80
c) Ausländisches Kollisionsrecht ... 81
d) Insbesondere: Deutsches Kollisionsrecht ... 82
IV. Ergänzende Anwendung deutschen Rechts ... 85
1. Anzuwendendes deutsches Sachrecht (insbesondere HGB) ... 85
2. Allgemeine Geschäftsbedingungen ... 86
3. Altes Recht ... 87
a) Ergänzende Anwendung der KVO ... 88
b) Ergänzende Anwendung der Bedingungen GüKUMT ... 91
4. Anzuwendendes Prozeßrecht ... 92

Alphabetische Übersicht

Ablieferungsort
- CMR-Geltung 56
- Recht des 80 f
- vertragsgemäßer 56
abschließende Regelung 68, 79
Absenderhaftung
- begrenzte 80
Absenderpflichten 31
ADSp 86
- Rechtswahl 84
- Vereinbarung 84
altes Recht
- 1998 aufgehobenes 87
anderes Beförderungsmittel 43
Anhänger 37
Ansprüche
- aus Delikt 54
Anwendbarkeit der CMR
- Ausnahmen 51
Anwendungserweiterung 23
- CMR 23
Anwendungsvoraussetzungen 41 ff
auf eigenen Rädern 37
Aufrechnungsverbot 80
Auslandsrecht 25
Auslegung
- nach Rechtsprechung 71 f
Auslegungsgrundlage
- Rechtsmeinungen als 73
- Rechtsprechung als 72
Ausnahmen von Anwendbarkeit 51

Beförderung 19, 38, 47
- Ansprüche aus Delikt 54
- durch öffentliche Hand 45
- mittels Fahrzeugen 35 ff
- multimodale 33
- Rückbeförderung 20

– von Leichen 48
Beförderungsmittel
– anderes 42 f
– keine Benennung 44
Beförderungsvertrag 40
begrenzte Absenderhaftung 80
Beharrungsvermögen nationalen Rechts 68
Belgien 25

CMR
– Anwendungserweiterung 23
– Anwendungsvoraussetzungen 17, 41 ff
– Ausnahmen von Anwendbarkeit 46 ff
– deutsche Übersetzung 36, 68
– deutsches Recht 70
– Fassungen 14
– französisches Recht 73
– Geltung aufgrund Vereinbarung 4 ff
– Geltung ipso jure 2
– Geltungsbereich 3 ff
– Geltungsgrund 1 ff
– Goldfrankenprotokoll 12, 16
– in Mitgliedstaaten 1, 10
– in Nichtmitgliedstaaten 10
– in Nicht-Mitgliedstaaten 4, 10
– Mitgliederstand 15 f
– Originalfassung der 65
– Rechtsnatur 1
– Revisionsvorschläge 13
– und nationale Rechtsgedanken 76
– und nationales Recht 65, 70
– verbindliche Fassungen 11, 65
– völkerrechtliche Verpflichtung 1 ff, 62 f
– Wortlaut der 68
CMR, ergänzende Anwendung
– deutschen Rechts 75
– nationalen Rechts 52 f, 75
CMR-Anwendung
– aufgrund nationalen Rechts 3, 22, 55
CMR-Auslegung
– aus sich heraus 68 f
CMR-Frachtvertrag
– Konsensualvertrag 18
CMR-Geltung
– Ablieferungsort 56
CMR-Vertragsstaat 15 f

Deliktsansprüche 54
deutsches Recht 70
– ergänzend 75
Dienstverschaffung 29
einheitlicher Vertrag 39

Empfänger
– Schadensvorbehalt des 80
England
– für CMR nicht maßgebendes Recht 73
– Speditionsrecht 26
Erbgut 91
ergänzende Anwendung
– deutschen Rechts 75
– HGB 85
– nationalen Rechts 75

Fahrzeug
– Beförderung mittels 37
Fahrzeugmiete
– Abgrenzung zum Frachtvertrag 29
Fassung der CMR
– verbindliche 65
FENEX 27
Fixkostenspediteur 3, 24 ff
Formalvertrag 18
Frachtbrief 39
– als Traditionspapier 62
Frachtbriefeintragung
– Umladung und 39
Frachtführer
– Heimatrecht des 81
Frachtführerpfandrecht 85
Frachtvertrag
– Abgrenzung Miete 29
– Anwendungsvoraussetzung der CMR 17
– kein Formalvertrag 18
Frankreich
– Speditionsrecht 25
französisches Recht
– nicht maßgebend für CMR 73

Garantievertrag 31
Gegenleistung
– nicht geldliche 34
gemischte Verträge 30
Gerichtsstandvereinbarung 92
Gesamtverweisung 77
Geschäftsbesorgungsvertrag 31
GFT 90
Goldfrankenprotokoll 16
Grenzüberschreitung 41, 57
Grenzverkehr
– kleiner 62
GüKG
– ergänzend 91
GüKUMT 91
Gut 1, 17, 21
– Eigenschaften 32

Handelsmöbel 51, 91
Hauptniederlassung 83
Heimatrecht des Frachtführers 81
Heiratsgut 91
HGB
– ergänzende Anwendung 85

Internationales Prozeßrecht 92
Italien 27
italienische Rechtsprechung 2, 63

Jersey (Kanalinsel) 59

Kanalinsel Jersey 59
kleiner Grenzverkehr 62
Kollisionsrecht 1, 82
– ausländisches 81
– deutsches 82
– nationales 78

– Vertragsstatut 18 f, 77, 80 ff
– Verweisung im 10
Konsensualvertrag 18
Kosten 31
Kraftfahrzeuge
– Überführung von 37
KVO
– ergänzend 87 ff

Ladung 31
Leerfahrt 31 f
Leichenbeförderung 48
lex fori 77
lex rei sitae 77

Miete 29
– Abgrenzung zum Frachtvertrag 29
Mitgliederstand
– CMR 15 f
multimodale Beförderung 33

nationale Rechtsgedanken
– Anwendung auf CMR 76
nationales Recht 67
– Beharrungsvermögen 68
– CMR-Anwendung aufgrund 55
– Verhältnis zur CMR 66, 70
nationales Recht ergänzend 53, 64 ff, 75, 79 f
– deutsches 82
– Fallgruppen 80
– Verhältnis zur CMR 65
Niederlande 27

öffentliche Hand
– Beförderung durch 45
Originalfassung der CMR 65
Österreich 24

Postbeförderung 47
Preisbildung 64
Privatrecht
– internationales 1
Prozeßrecht
– internationales 92

Recht
– 1998 aufgehobenes 87
– Beharrungsvermögen 68
– des Ablieferungsorts 81
– deutsches 70
– nicht maßgebend für CMR 73
Rechtsmeinungen
– als Auslegungsgrundlage 73
Rechtsmißbrauch 74
Rechtsnatur
– CMR 1
Rechtsprechung
– als Auslegungsgrundlage 71 f
– Auslegung nach 72
Rechtswahl
– durch Vereinbarung der ADSp 84
Rechtswahlfreiheit 9 f
Revisionsvorschläge
– CMR 13
Rückbeförderung 20
Rückladung 31 f

Sammelladungsspedition 28
Schaden
– Schadensbegriff 68
Schadensvorbehalt
– des Empfängers 80
Schuldstatut 78 f
Schweiz
– Speditionsrecht Ausland 27
selbständige Verträge 31
Selbsteintritt 28
Spediteur 22
Spediteur-Frachtführer 28
Spedition 28
Speditionsrecht Ausland
– Belgien 25
– England 26
– Frankreich 25
– Italien 27
– Niederlande 25 ff
– Österreich 24
– Schweiz 27
Speditionsvertrag
– CMR-Anwendung 3, 22
Staatsangehörigkeit 58
Straßenbeförderung 38

total loss 73
Totalschaden 73
Totalverlust 73
Traditionspapier 62
Trailer 37
Transitland 60
Treu und Glauben 74
TRG (Transportrechtreformgesetz) 3, 6, 24, 47, 85

Überführung
– von Kraftfahrzeugen 37
Umladen 4, 33, 39, 42 ff, 56
– und Frachtbriefeintragung 39
Umzugsgut 49 ff

Vereinbarung
– ADSp 84
Verjährung
– Verzollungsansprüche 31
Verpackungsarbeiten 31
Vertragsfreiheit 9
Vertragsstaaten 15 f
Vertragsstatut 18 f, 77 ff
Vertragsstrafe 79
Verweisung
– im IPR 10
Verzollung 22, 30 f
Verzollungsansprüche
– Verjährung 31
VGBl 86

völkerrechtliche Verpflichtung
– CMR 63
Voraussetzungen
– der Anwendung 41

Wohnsitz 58

Zoll 22
Zollkosten 31
Zollspediteur 22
zwingendes Recht 77

Schrifttum und Abkürzungen

1. Gesamtdarstellungen zur CMR und zum Transportrecht

Aisslinger Die Haftung des Straßenfrachtführers und die Frachtführerhaftpflichtversicherung, Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft, Band 484 (Zürich 1975), zit. „*Aisslinger*"; *Aplenc* Die Haftung des Frachtführers nach der CMR (Dissertation Wien 1993); *Basedow* Der Transportvertrag (Tübingen 1987), zit. „*Basedow*"; *Brown* A Manager's Guide to International Road Freighting (London 1986); *Brown* Law for the Haulier (London 1987); *Clarke* International Carriage of Goods by Road: CMR, Second Edition (London 1991), zit. „*Clarke*[2]"; *Costanzo* Il Contratto di Trasporto Internazionale nella CMR (Milano 1971), zit. „*Costanzo*"; *Csoklich* Einführung in das Transportrecht (Wien 1990), zit. „*Csoklich*"; *Donald*, The CMR (London 1981), zit. *Donald*; *Dorrestein* Het Recht van het internationale wegvervoer (Zwolle 1977), zit. „*Dorrestein*"; *Dubischar* Grundriß des gesamten Gütertransportrechts (Frankfurt am Main 1987); *Franz* Die Haftung des Frachtführers nach französischem Recht (Neuwied/Kriftel/Berlin 1993); zit. „*Franz*"; *Gass* Das neue Transport- und Speditionsrecht (München 1999); *Haak* The Liability of the Carrier under the CMR (Den Haag 1986), zit. „*Haak*"; *Haak/Swart* Road Carrier's Liability in Europe, Part 1 (Den Haag 1994) und Part 2 (Den Haag 1995); *Helm* Haftung für Schäden an Frachtgütern (Karlsruhe 1966), zit. „*Helm* Haftung"; *Heuer* Die Haftung des Frachtführers nach der CMR (Hamburg 1975), zit. „*Heuer*"; *Hill* Freight Forwarders (mit Darstellung der CMR) (London 1972), zit. „*Hill*"; *Hill & Messent* CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, Second Edition by *Andrew Messent* with *David A. Glass* (London 1995), zit. „*Hill/Messent/Glass*[2]"; *Jesser* Frachtführerhaftung nach der CMR (Wien 1992), zit. „*Jesser*"; *Kerguelen-Neyrolles* (Hrsg.) siehe Lamy Transport, zit. „*Lamy* Jahrgang", z. B. „*Lamy 98*"; *Lamy* Transport (Hrsg. von *Kerguelen-Neyrolles*), Tome 1 (Route), (Paris 1991–1999), zit. „*Lamy* Jahrgang", z. B. „*Lamy 98*"; *Lenz* Straßengütertransportrecht (Köln/Berlin/Bonn/München 1988), zit. „*Lenz*"; *Mercadal* Droit des Transports terrestres et aériens (Paris 1996), zit. „*Mercadal*"; *Nickel-Lanz* La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), Thèse (Hamburg 1976), zit. „*Nickel-Lanz*"; *Pesce* Il Contratto di Trasporto Internazionale di Merci su Strada (Padova 1984), zit. „*Pesce*"; *Piloñeta Alonso* Las Agencias de Transporte.de Mercancías (Barcelona 1997), zit. „*Piloñeta Alonso*"; *Ponet* De overeenkomst van internationaal wegvervoer (CMR) (Antwerpen 1979); zit.: „*Ponet*"; *Putzeys* Le Contrat de Transport Routier de Marchandises (Bruxelles 1981), zit. „*Putzeys*"; *Regnarsen* Lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR-Loven) (Viborg 1985), zit. „*Regnarsen*"; *Rémond-Gouilloud* Le contrat de transport (Paris 1993); *Rodière* Le Contrat de Transport, 2[e] edition (Paris 1977), zit. „*Rodière* Droit des transports[2]"; *Rodière/Mercadal* Droit des transports terrestres et aériens, Cinquième édition (Paris 1990), zit. „*Rodière/Mercadal* Droit des transports terrestres et aériens[5]"; *Sánchez-Gamborino* El contrato de transporte international. CMR (Madrid 1996); zit. „*Sánchez-Gamborino*"; *Schwanke* Speditions-, Lager- und Frachtrecht (Köln/Berlin/Bonn/München 1988); *Seltmann* Die CMR in der österreichischen Praxis (Wien 1988); *Silingardi* La disziplina uniforme del contratto di Trasporto di cose su strada (Turin 1994), zit. „*Silingardi*"; *Theunis* International carriage of goods by road (CMR) (London 1987), zit. „*Theunis*"; *Valérie* IDIT (Rouen 1993).

2. Einzeldarstellungen und Monografien zur CMR und zum Transportrecht

Becker Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht (Berlin 1968), zit. „*Becker* Haftung der Eisenbahn"; *Brown* A Manager's Guide to International Road Freighting (London 1986); Deutsche Gesellschaft für Transportrecht (Hrsg.) Aktuelle Fra-

gen des Deutschen und internationalen Landtransportrechts (Neuwied/Kriftel/Berlin 1995); Deutsche Gesellschaft für Transportrecht (Hrsg.) Gütertransport und Versicherungen (Frankfurt am Main 1990); Deutsche Gesellschaft für Transportrecht (Hrsg.) Transportrecht und Gesetz über Allgemeine Geschäftsbedingungen (Frankfurt am Main 1988); *Froeb* Die Haftung für Beschaffenheitsschäden im Transportrecht (Heidelberg 1991), zit. „*Froeb* Beschaffenheitsschäden"; *Herber* Seehandelsrecht (Berlin/New York 1999), zit. „*Herber* Seehandelsrecht"; *Hübsch* Haftung des Güterbeförderers und seiner selbständigen und unselbständigen Hilfspersonen für Güterschäden (Neuwied/Kriftel/Berlin 1997); *Jaegers* Probleme der Beförderer- und Spediteurhaftung im Container- und Trägerschiffsleichterverkehr (Diss. Erlangen-Nürnberg 1986), zit. „*Jaegers*"; *Knöfel* Die Haftung des Güterbeförderers für Hilfspersonen (Neuwied/Kriftel/Berlin 1995); *Lieser* Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht (Neuwied/Kriftel/Berlin 1991), zit. „*Lieser*"; *Modjaz* Die unbeschränkte Haftung des Beförderers bei schwerem Verschulden im internationalen Luft- und Straßentransport (Dissertation Frankfurt am Main 1967), zit. „*Modjaz* Die unbeschränkte Haftung"; *Nánássy/Wick* Das internationale Eisenbahnfrachtrecht (Wien 1974), zit. „*Nánássy/Wick*"; *Protsch* Der Gerichtsstand und die Vollstreckung im internationalen Speditions- und Frachtrecht (Frankfurt/Bern/New York/Paris 1989), zit. „*Protsch*"; *Rühle von Lilienstern/Stabenau* RKW-Handbuch Transport, Loseblattsammlung (Berlin/Bielefeld/München), zit. „*Bearbeiter* in RKW-Handbuch Transport"; *Ruhwedel* Der Luftbeförderungsvertrag, 3. Auflage (Neuwied/Kriftel/Berlin 1998), zit. „*Ruhwedel* Luftbeförderungsvertrag[3]"; *Schobel* Die Haftungsbegrenzung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen (Frankfurt am Main 1993), zit. „*Schobel* Haftungsbegrenzung des Luftfrachtführers"; *Siegrist* Vorschläge zur Regelung der Haftung, Versicherung und Dokumentation im multimodalen Transport (Neuwied/Kriftel/Berlin 1993); *Stachow* Schweres Verschulden und Durchbrechung der beschränkten Haftung in modernen Transportrechtsabkommen, Schriften zum Seehandelsrecht, Bd. VIII (1998), zit. „*Stachow* Schweres Verschulden".

3. Kommentare

Alff Fracht-, Lager- und Speditionsrecht, 2. Auflage (Neuwied/Kriftel/Berlin 1991), zit. „*Alff*[2]"; *Andresen/Pollnow* Kraftverkehrsordnung, 6. Auflage (Berlin 1996), zit. „*Andresen/Pollnow*[6]"; *Baumbach/Hopt* Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht), 29. Auflage, zit. „*Baumbach/Hopt*"; *Baumbach/Lauterbach* Zivilprozessordnung, 58. Auflage (München 1999), zit. „*Baumbach/Lauterbach/Bearbeiter* ZPO[58]"; *Decker* Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR), (Düsseldorf 1985), zit. „*Decker*"; *Fremuth/Thume* Frachtrecht (Heidelberg 1997), zit. „*Bearbeiter* in *Fremuth/Thume*"; *Glöckner* Leitfaden zur CMR, 7. Auflage (Berlin 1991), zit. „*Glöckner*[7]"; *Goltermann/Konow* Eisenbahnverkehrsordnung (EVO), Loseblattsammlung (Stand 1997), zit. „*Goltermann/Konow*"; *Helm* Speditionsrecht, 2. Auflage (Berlin/New York 1986) = *Helm* in *Staub* Großkommentar HGB, 4. Auflage (Berlin/New York 1986–1994); *Helm* Frachtrecht I, 2. Auflage (Berlin/New York 1994) = *Helm* in *Staub* Großkommentar HGB 4. Auflage (Berlin/New York 1986–1994); *Herber/Piper* CMR, Internationales Straßentransportrecht (München 1996), zit. „*Herber/Piper*"; *Heymann* Handelsgesetzbuch Band 1 und 2, 2. Auflage (Berlin/New York 1995 und 1996), Band 3 und 4, 1. Auflage (Berlin/New York 1989 und 1990), zit. „*Heymann/Bearbeiter*"; *Koller/Roth/Morck* Handelsgesetzbuch (München 1996); *Koller* Transportrecht, 4. Auflage (München 2000), zit. „*Koller*[4]"; *Kropholler* Europäisches Zivilprozeßrecht, Kommentar zu EuGVVÜ und Lugano-Übereinkommen, 4. Auflage (Heidelberg 1993), zit. „*Kropholler* EuGVÜ[4]"; *Loewe* Erläuterungen zur CMR, ETR 1976 503–597 (= ECE/TRANS/14), zit. „*Loewe*"; Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch (Hrsg. *Rebmann/Säcker*), Band 7, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 2. Auflage (München 1990), zit. „MüKo/*Bearbeiter*"; Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Hrsg. *K. Schmidt*), Band 7, Viertes Buch. Handelsgeschäfte, §§ 407–457, Transportrecht (München 1997), zit. „MüKo/*Bearbeiter*"; *Muth* Leitfaden zur CMR, 3. Auflage (Berlin 1974), zit. „*Muth*[3]"; *Nieuwenhuis/Stolker/Valk* Burgerlijk Wetboek, Twede druk (Kluwer 1994) zit. „*Bearbeiter* in *Nieuwenhuis* Kommentar zum BW"; *Palandt*

Bürgerliches Gesetzbuch, 56. Auflage (München 1997), zit. „*Palandt/Bearbeiter*"; *Precht/Endrigkeit* CMR-Handbuch, 3. Auflage (Hamburg 1972), zit. „*Precht/Endrigkeit*[3]"; *Prölss/Martin* Versicherungsvertragsgesetz, 26. Auflage (1998), zit. „*Prölss/Martin/Bearbeiter* VVG[26]"; *Rabe* (bisher *Prüßmann/Rabe*) Seehandelsrecht, 4. Auflage (München 2000) zit. „*Rabe*[4]"; *Schaps/Abraham*, Das deutsche Seerecht, Band II, 4. Auflage (Berlin/New York 1978), zit. „*Schaps/Abraham* Seerecht II[4]"; *Schleicher/Reymann/Abraham* Das Recht der Luftfahrt, 3. Auflage (Köln/Berlin 1960), zit. „*Schleicher/Reymann/Abraham*[3]"; *Schmidt, Karsten* (Hrsg.) siehe: Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, zit. „MüKo/*Bearbeiter*"; *Staudinger* Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, 12. Auflage (Berlin 1987), zit. „*Staudinger/Bearbeiter*"; *Thume* (Hrsg.) Kommentar zur CMR (Heidelberg 1994), zit. „*Thume/Bearbeiter*"; *Widmann* Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), (Neuwied/Kriftel/Berlin 1993), zit. „*Widmann*"; *Wiesbauer/Zetter* Transporthaftung – Nationales und internationales Recht unter Berücksichtigung der Rechtslage des gesamten Sprachraumes (Wien 1989), zit. „*Wiesbauer/Zetter*"; *Willenberg* Kraftverkehrsordnung, 4. Auflage (Münster 1991), zit. „*Willenberg* KVO[4]".

4. Fest- und Gedenkschriften

Festschrift für *Hans Erich Brandner* zum 70. Geburtstag (Köln 1996); Transport- und Vertriebrecht 2000, Transport – Wirtschaft – Recht, Gedächtnisschrift für *Johann Georg Helm*, Berlin 2001; Festgabe für Professor Dr. *Rolf Herber* (Neuwied/Kriftel 1999); Festschrift für *Harald de la Motte* zum 70. Geburtstag (München/Nürnberg/Köln 1994); Festschrift für *Henning Piper* zum 65. Geburtstag (München 1996), zit. „FS *Piper*".

5. Entscheidungssammlungen und Rechtsprechungsübersichten

Alff Neuere höchstrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht (Neuwied/Darmstadt 1980); *Greiter* CMR-Gerichtsurteile (Eisenstadt 1985), zit. „*Greiter*"; *Groth*, Übersicht über die internationale Rechtsprechung zur CMR (1981), zit. „*Groth*"; *Kirchner* Leitsätze aus der Rechtsprechung zum Güterverkehr, (Hamburg 1981); *Piper* Höchstrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht, 7. Auflage (Köln 1994) zit. „*Piper*"; *Seltmann* Die CMR in der österreichischen Praxis (Wien 1988), zit. „*Seltmann* CMR".

6. Literatur zu anderen Rechtsgebieten

Baumgärtl Handbuch der Beweislast im Privatrecht (Köln/Berlin/Bonn/München 1988), zit. „*Baumgärtel/Bearbeiter*"; *Esser/Schmidt* Schuldrecht, Band 1, Allgemeiner Teil, Teilband 1, 8. Auflage (Heidelberg 1995), zit. „*Esser/Schmidt* SchR I/1[8]"; *Esser/Schmidt* Schuldrecht, Band 1, Allgemeiner Teil, 6. Auflage (Heidelberg 1984), zit. „*Esser/Schmidt* SchR I[6]"; *Esser/Weyers* Schuldrecht, Band II, Besonderer Teil, 7. Auflage (Heidelberg 1991), zit. „*Esser/Weyers* SchR II[7]"; *Ferid/Sonnenberger* Das französische Zivilrecht, Band 1/1, 2. Auflage (Heidelberg 1994), Band 2, 2. Auflage (Heidelberg 1986), zit. „*Ferid/Sonnenberger*[2]"; *Guhl/Merz/Kummer* Das Schweizerische Obligationenrecht, 6. Auflage (Zürich 1972), zit. „*Guhl/Merz/Kummer* OR[6]"; *Koziol/Welser* Grundriß des bürgerlichen Rechts I, 9. Auflage (Wien 1992), zit. „*Koziol/Welser* Bürgerliches Recht I[9]"; *Kropholler* Internationales Einheitsrecht (1975), zit. „*Kropholler* Internationales Einheitsrecht"; *Kropholler* Internationales Privatrecht (Tübingen 1990), zit. „*Kropholler* IPR"; *Larenz* Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts, 7. Auflage (München 1989), zit. „*Larenz* AT BGB[7]"; *Larenz* Lehrbuch des Schuldrechts, Band I, Allgemeiner Teil, 14. Auflage (München 1987), zit. „*Larenz* SchR I[14]"; *Mountford (Hrsg)* International Monetary Fund (Washington D.C. 1972), zit. „IMF Survey"; *Reithmann/Martini* Internationales Vertragsrecht, 4. Auflage (Köln 1988); *Schack* Internationales Zivilverfahrensrecht, 2. Auflage (München 1996), zit. „*Schack*[2]"; *Schlechtriem* Good Faith in German Law and in International Uniform Law (Rom 1997); *Schlechtriem* Schuldrecht, Allgemeiner Teil (Tübingen 1992), zit. „*Schlechtriem* SchR AT"; *Schneider* Verkehrshaftungsversicherungen, Wiesbaden 1992.

7. Fremdsprachen-Wörterbücher

von Beseler/Jacobs-Wüstefeld Law dictionary, 4. Auflage (Berlin/New York 1986) zit. „*Beseler/Jacobs-Wüstefeld* Law dictionary[4]"; *Dietl/Moss/Lorenz*, Wörterbuch für Recht, Wirtschaft und Politik, 4. Auflage (München 1987); zit: „*Dietl/Moss/Lorenz*, Wörterbuch[4]"; *Doucet/Fleck* Wörterbuch der Rechts- und Wirtschaftssprache französisch-deutsch, 4. Auflage (München 1988), zit. „*Doucet/Fleck* Wörterbuch der Rechts- und Wirtschaftssprache[4]"; *Muret/Sanders* Langenscheidts Encyklopädisches Wörterbuch der englischen und deutschen Sprache, 4. Auflage (Berlin/München 1974), zit. „*Muret/Sanders* Encyklopädisches Wörterbuch[4]"; *Renner/Tooth* Rechtssprache Teil I Englisch-Deutsch (München 1971), zit. „*Renner/Tooth* Rechtssprache"; *Sachs/Villate* Langenscheidts Großwörterbuch Französisch, 7. Auflage (Berlin/München 1991), zit. „*Sachs/Villate* Großwörterbuch[7]".

8. Aufsätze zur CMR und zum Transportrecht

Arens Risiko in der Kalkulation angemessen berücksichtigen, DVZ Nr. 126 v. 22.10.1988, 34–36; *Bailey* FIATA Working Group proposes major revision of CMR road transport Convention, DVZ Nr. 1 v. 23.1.1984, 9; *Bartels* Die zwingende Frachtführerhaftung des Spediteurs, VersR **1975** 598–600; *Bayer* Zur Verjährung des Frachterstattungsanspruchs im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterfernverkehr, TranspR **1985** 409–412; *Blasche* CMR: Verjährungsfristen, Verkehr (Wien) **1987** 24–25; *BMV* Verordnung über die Aufhebung der Tarifverordnungen für den Güterkraftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften – vom 29.11.1988, BAnz Nr. 226 v. 3.12.88, 5081; *Bojahr* Das Recht des Güterverkehrs auf der Straße – eine Übersicht, AnwBl **1/1986** 7–11; *Bombeeck/Hamer/Verhaegen* La responsabilité du transporteur routier dans le transport par car-ferries, ETR **1990** 110–167; *Borgmann* Die Geltendmachung von Ansprüchen gegen Spediteure und Frachtführer, AnwBl. **1979** 45–49; *Bracker* Aktuelle Entwicklungen im Recht des internationalen Straßengütertransports, TranspR **1999** 7–16; *Braun* Ansprüche aus positiver Vertragsverletzung und Haftungsbegrenzung der CMR, Münchner CMR-Colloquium 1987; *Capotosti* Die Versicherung für internationale Transporte, VersR **1985** 524–530; *Claussen* Prämienerhöhungen allein kein Heilmittel für Verkehrshaftungsversicherung, VW **1980** 1034–1037; *Czapski* Responsabilité du transporteur routier lors du transroulage et du ferroutage, ETR **1990** 172–193; *de la Motte* Versicherungsfragen bei CMR-Transporten, Schriften zum Transportrecht, Heft 12 (1995), 143–152; *de la Motte* Goldfrankenumrechnung – Höchsthaftung im internationalen Gütertransport, VW **1979** 548–550; *de la Motte* Haftungsfrage schwierig zu lösen?, Sonderausgabe DVZ, 107–111 (Transport 78); *de la Motte* Nationales Frachtrecht an die CMR angleichen, DVZ Nr. 122 v. 13.10.1992, 9–9; *de la Motte* Transportversicherung im COMECON-Verkehr, DVZ Sonderausgabe „Fiata '79", 103–104; *de la Motte* Schadensbegriff Schadensfeststellung Fragen der Versicherung, Münchner CMR-Colloquium 1987; *Decker* Wie die CMR-Höchsthaftung konkret zu berechnen ist, DVZ Nr. 62 v. 24.5.1986, 8 f; *Ehlers* Die Verfahrensregeln des Warschauer Abkommens, TranspR **1996** 183–187; *Endrigkeit* Nochmals: Unterfrachtführer und Teilfrachtführer in der CMR, VersR **1969** 587–589; *FIATA* Der CMR-Vorschlag der FIATA, TranspR **1984** 115–120; *Fischer* Ergänzung der CMR durch schweizerisches Recht, TranspR **1995** 424–434; *Fischer* Haftung bei Nukleartransporten, TranspR **1989** 4–9; *Fusswinkel* Sendungsbegriff nicht verwässern, DVZ Nr. 1 v. 5.1.1982, 3; *Glöckner* Die Vorschläge der FIATA zur Reform der CMR, TranspR **1984** 113–114; *Gröhe* Der Transportvertrag als Vertrag zugunsten Dritter, ZEuP **1993** 141–150; *Groth* Neuere Entscheidungen zur CMR 1974–1976, RIW/AWD **1977** 265–268; *Groth* Neuere Rechtsprechung zur CMR 1980–1982, VersR **1983** 1104–1108; *Haberstroh* Das Augenblicksversagen – kein Fall grober Fahrlässigkeit, VersR **1998** 943–947; *Hector* Einrede der „goldenen" Haftung, DVZ Nr. 26 v. 1.3.1979, 9; *Helm* Ansprüche aus Leistungsstörungen nach deutschem Recht neben der CMR, Aktuelle Fragen des deutschen und internationalen Landtransportsrechts, Schriften zum Transportrecht, Heft 12 (1995), 80–95; *Helm* Combined Transport by Road and Rail, ETR **1975** 700–711; *Helm* Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und seine Anwendung auf den grenzüberschreitenden Speditionsvertrag, IPRax **1982** 225–226; *Helm* Ergänzung der CMR durch deutsches Recht nach Aufhebung von § 1 Abs. 2 KVO,

TranspR 1989 389–402; *Helm* Probleme der CMR: Geltungsbereich – ergänzendes Recht – Frachtbrief – Weisungsbefugnis – aufeinanderfolgende Frachtführer, VersR 1988 548–556; *Helm* Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) – Direkte Inanspruchnahme des Haftpflichtversicherers – Wertersatz bei Beschädigung von Gütern, IPRax 1981 46–47; *Helm* Zwingende ergänzende Anwendung von HGB und BGB zur CMR?, TranspR 1990 14–15; *Herber* CMR und RoRo-Verkehr, Münchner CMR-Colloquium 1987; *Herber* Die Zukunftsaussichten der CMR an ihrem 30. Geburtstag, Zu einem Kolloquium in Antwerpen, TranspR 1987 55–59; *Herber* Gedanken zum Inkrafttreten der Hamburg-Regeln, TranspR 1992 381–390; *Herber* Probleme des Durchfrachtvertrages und des Speditionsrechts – Prüfsteine des deutschen Frachtrechts, VersR 1981 993–1000; *Herzog* GüKUMT ist zwingende Rechtsnorm, nicht AGB! TranspR 1988 8–10; *Heuer* Haftung, Münchner CMR-Colloquium 1987; *Heuer* Verkehrshaftungsversicherungen, Schriften zum Transportrecht, Heft 2, Gütertransport und Versicherungen, 31–67; *Hole* Recht der Gefahrguttransporte, Münchner CMR-Colloquium 1987; *Klingsporn* Die Umrechnung des Goldfranken in haftungsrechtlichen Bestimmungen, WM 1978 918–922; *Knorre* Zur Frachtführerhaftung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, VersR 1980 1005–1006; *Knorre* Zur Haftung des Fixkosten- und des Sammelladungsspediteurs im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, VersR 1985 222–223; *Koller* CMR und Speditionsrecht, VersR 1988 556–563; *Koller* Die Haftung beim Transport mit vertragswidrigen Beförderungsmitteln, VersR 1988 432–439; *Koller* Die Schadensberechnung im Recht der CMR, Schriften zum Transportrecht, Heft 12 (1995), 96–116; *Koller* Die Verweisung der §§ 412, 413 HGB auf die CMR, VersR 1987 1058–1065; *Koller* Im Labyrinth des Speditions- und Rollfuhrversicherungsschein (SVS/RVS), TranspR 1992 201–210; *Koller* Reform des Transportrechts, VersR 1996 1441–1448; *Koller* Zum Begriff des Schadens und zur Kausalität im Recht der CMR, VersR 1994 384–388; *Koller/Jachmann* Zur Verfassungskonformität des § 1 Abs. 2 KVO, TranspR 1988 177–182; *Konow* Die Erstattung von Zöllen, die in Transitverkehren wegen Diebstahls des Transportgutes gezahlt werden müssen, IZ 1987 112–119; *Konow* Schadensersatz wegen positiver Forderungsverletzung im Rahmen von Frachtverträgen – Zur Abgrenzung von den Entschädigungsansprüchen, TranspR 1987 14–17; *Lau, Emil* Nautisches Verschulden beim seegehenden Fährverkehr, VersR 1987 425–429; *Libouton* International Road Transport (Review of court decicions) 1965–1971, ETR 1973 2–73; *Loewe* Der IMCO/ECE-Entwurf eines Übereinkommens über die gemischte Beförderung im internationalen Güterverkehr, ETR 1972 650–679; *Loewe* Aktuelle Probleme des internationalen Straßentransportrechts (CMR), Schriften zum Transportrecht, Heft 12 (1995), 40–47; *Loewe* Hat sich die CMR bewährt? Münchner CMR-Colloquium 1987; *Lutz* Anmerkungen zur französischen Rechtsprechung zur CMR, TranspR 1991 6–8; *Mankowski* Kollisionsrechtsanwendung bei Güterbeförderungsverträgen, TranspR 1993 213–227; *Mann/Kurth* Haftungsgrenzen und Zinsansprüche in internationalen Übereinkommen, RIW 1988 251–253; *Müller/Hök* Die Zuständigkeit deutscher Gerichte und die Vollstreckbarkeit inländischer Urteile im Ausland nach der CMR, RIW 1988 773–776; *Müller* An die Frachtführer werden strenge Anforderungen gestellt, DVZ Nr. 56 v. 12.5.1992, 13–13; *Muth* Die Güterversicherung nach der CMR, Zeitschrift für Versicherungswesen (ZfV) 1974 47–48; *Muth* Güterversicherung nach der CMR, Der Güterverkehr 1974 144–145; *o. V.* (ohne Verfasser) Bei Raubüberfällen haftet kein Frachtführer für den Schaden, Handelsblatt Nr. 29 v. 11.2.82, 16; *o. V.* Bonn: Sonderziehungsrechte als CMR-Haftungsbasis, DVZ Nr. 16 v. 6.2.1979, 8; *o. V.* BSL: Referenztarife müssen vereinbart werden, DVZ Nr. 8 v. 19.1.89, 9; *o. V.* CMR-Frachtbrief – für viele ein unbeschriebenes Blatt, DVZ Nr. 149 v. 14.12.85, 17–18; *o. V.* CMR-Haftung löst ADSp-Haftung ab, DVZ Nr. 125 v. 20.10.1992, 49–51; *o. V.* Der CMR-Vorschlag der FIATA, TranspR 1984 115–120; *o. V.* Einführung bilateraler Referenztarife, Spediteur 1989 11–13; *o. V.* Empfangsbestätigung sollte nicht übereilt erteilt werden, DVZ Nr. 11 v. 27.1.83, 8; *o. V.* In 23 Staaten in Kraft, DVZ Nr. 49 v. 27.4.82, 8; *o. V.* Liability in Trans-European Road Transport (5 Beiträge), 1980; *o. V.* Neue Ermittlung der Sonderziehungsrechte, DVZ Nr. 2 v. 6.1.1981, 1; *o. V.* Neue Gefahrgutregelungen für gesamten Bahngüterverkehr, DVZ Nr. 96 v. 11.8.1979, 4; *o. V.* Urteil des Gerichtshofes erzwingt Novellierung, DVZ Nr. 99 v. 4.8.1984, 14; *o. V.* Versender haftet für richtige Angaben, DVZ Nr. 36 v. 26.3.81, 2; *o. V.* Vorschriften sollen geändert werden, DVZ Nr. 109 v. 12.9.81, 1; *o. V.* Bonn zieht erste Konsequenzen, DVZ Nr. 44 v. 15.4.82, 1; *o. V.* Nur wenige wollen noch für den „Lohn der Angst" fahren,

DVZ Nr. 8 v. 21.1.82, 14; *o.V.* Vorschriften werden verschärft, DVZ Nr. 34 v. 22.3.1983, 2; *Oeynhausen* Prof. Herber: Rechtsprechung ist im Kern richtig – Haftung des Spediteurs I, DVZ Nr. 74 v. 23.6.81, 3; *Oldenburg* Exakte Kältekontrolle wird jetzt allgemein zur Pflicht, DVZ Nr. 62 v. 27.5.1993, 39–39; *Piper* Aktivlegitimation, Passivlegitimation, Münchner CMR-Colloquium 1987; *Piper* Probleme der CMR unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, insbesondere zur Ersatzverpflichtung des CMR-Frachtführers, TranspR **1990** 357–362; *Rabe* Rezension OLG M vom 4.6.87, 23 U 1698/87, EWiR **1987** 985 ff; *Rapp* Entwicklung der französischen Rechtsprechung zur CMR, Schriften zum Transportrecht, Heft 12 (1995), 153–167; *Rasch* Spediteur hat Interessen des Auftraggebers zu wahren, DVZ Nr. 41/42 v. 8.10.4.82, 19; *Rodière* The Convention of Road Transport, ETR **1970** 620–636; *Roesch* Abschluß des Beförderungsvertrages, Lieferfristbeginn und Lieferfristhaftung im Landfrachtrecht, VersR **1982** 828–835; *Roesch* Abschluß des Frachtvertrags und Nebenvereinbarungen im Anwendungsbereich der CMR, VP **1983** 56–58; *Roesch* KVO und CMR: Haftung für Güterschäden während einer Bahnbeförderung, VP **1982** 101–103; *Roesch* Welchen Anspruch hat der Frachtführer nach der CMR bei Rückgabe des unbeladenen Lastzuges?, VP **1980** 19–21; *Rokas* Carriage of goods by Road and civil liability, Athen 1984; *Roltsch* Der Direktanspruch des Verfügungsberechtigten gegen den Straßentransport-Haftpflichtversicherer, VersR **1985** 317–322; *Roltsch* Gerichtsstandsvereinbarung nach ADSp zulässig, DVZ Nr. 41 v. 7.4.1987, 9; *Roth* Zur Kontrolle allgemeiner Versicherungsbedingungen nach VVG und AGBG in der CMR-Haftpflichtversicherung, IPRax **1986** 16–19; *Runge* Die Vertragsbedingungen im Straßengütertransport, TranspR **1982** 25–27; *Schlechtriem* Good Faith in German Law and in International Uniform Laws, Centro di studi e ricerche di diritto comparato e straniero Saggi, conferenze e seminari 24, Roma 1997; *Schmalz* Am Brenner haben die Trucker die Geduld verloren, Handelsblatt Nr. 47 v. 23.2.1984, 3; *Schmid/Kehl* Die Haftung des CMR-Frachtführers nach den Grundsätzen culpa in contrahendeo, TranspR **1996** 89–92; *Schmidt* Kann Schweigen auf eine Gerichtsstandsklausel in AGB einen Gerichtsstand nach Art. 17 EuGVÜ/LuganoÜ begründen, RiW **1992** 173–179; *Schneider* Münchner CMR-Colloquium 1987 TranspR **1988** 56–60; *Thonfeld* Haftung im Expreß-, Kurier- und Paketdienst Individuelle Leistung – maßgeschneiderte Bedingungen, DVZ Nr. 61 v. 22.5.1990, 30–31; *Thume* Keine zwingende CMR-Haftung des Fixkosten- und Sammelladungsspediteurs im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr?, TranspR **1992** 355–356; *Thume* Vergleich der Haftungsregeln des Warschauer Abkommens mit denen der CMR, TranspR **1996** 143–148; *Thume* Die Haftung des CMR-Frachtführers für Verspätungsschäden, RIW **1992** 966–970; *Thume* Die Haftung des CMR Frachtführers für Fahrzeugmängel, RIW **1994** 357–360; *Thume* Die Haftung des CMR-Frachtführers wegen positiver Vertragsverletzung, TranspR **1995** 1–7; *Tuma* Können deliktische Ansprüche nicht am Frachtvertrag Beteiligter durch vertragliche Bestimmungen eingeschränkt werden?, VersR **1983** 408–411; *Tunn* Rechtsstellung des Empfängers im Frachtrecht, TranspR **1996** 401–406; *Voigt* Besteht Versicherungspflicht auch für der CMR unterliegende Güterbeförderung?, VP **1962** 157–160; *Willenberg* Der internationale Straßengüterverkehr nach dem Inkrafttreten der CMR, NJW **1968** 1020–1025; *Willenberg/Lucas* Der Luftfrachtverkehr auf der Straße oder das Trucking und seine haftungsrechtlichen Folgen, TranspR **1989** 201–207; *Willenberg* Fragen aus der KVO-CMR-Versicherung, ZfVerkWiss **1974** 179–189; *Willenberg* Probleme aus der Sicht des deutschen Straßenbeförderungsrechts, Haftung beim kombinierten Verkehr (1986), 61–72; *Willenberg* Rechtsfragen des Palettenverkehrs auf der Straße, TranspR **1985** 161–170; *Willenberg* Sonderprobleme bei der Beförderung fabrikneuer Personenkraftwagen auf PKW-Straßentransporten, TranspR **1983** 57–63; *Wulfmeyer* Die Elemente des Transportvertrages im niederländischen Recht, TranspR **1993** 405–421; *Zocher* Entwicklung der Haftung und der Versicherung im gewerblichen Güterverkehr, (9 Folgen), Der Güterverkehr **1986** H. 1, 40–42 H. 2, 32–35 H. 3, 29–34 H. 4, 29–32 H. 5, 36–39 H. 6, 41–45 H. 7, 34–38 H. 8, 45–50 H. 9, 34–41; *Züchner* Abgrenzung der Frachtführerhaftung beim Kühlgutverkehr nach der KVO und der CMR, DB **1971** 513–516; *Züchner* Ersatzpflicht bei Lieferfristüberschreitung nach der CMR, VersR **1970** 701–704; *Züchner* Rechtsfragen zur CMR-Haftung und CMR-Versicherung, VersR **1969** 682–688; *Züchner* Verpflichtung zum Verladen und Entladen sowie Haftung für Verladefehler und Entladeschäden nach der CMR, VersR **1968** 723–726; *Züchner* Zur Frachtführerhaftung für Verluste an Schüttgütern nach der CMR, VersR **1967** 430–432.

9. Fachzeitschriften

All E. R.	All England Law Reports
AnwBl	Anwaltsblatt
AWD	Außenwirtschaftsdienst des Betriebs-Beraters, heute RIW
BB	Betriebsberater
DB	Der Betrieb
DVZ	Deutsche Verkehrszeitung
ETR	Europäisches Transportrecht = European Transport Law (ETL)
EwiR	Entscheidungen zum Wirtschaftsrecht
IPRax	Praxis des internationalen Privat- und Verfahrensrechts
IZ	Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr
JZ	Juristenzeitung
LLoyd's Rep.	Lloyd's Law Reports
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
RDU	Revue de droit uniforme (= Uniform Law Review)
RIW	Recht der Internationalen Wirtschaft, früher AWD
Spediteur	Der Spediteur, Mitteilungsblatt des Bundesverbands Spedition und Lagerei
TranspR	Transportrecht
VersR	Versicherungsrecht
VP	Versicherungspraxis
VW	Versicherungswirtschaft
WM	Wertpapier-Mitteilungen
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZfVerkWiss	Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

10. Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis internationaler Übereinkommen

ADR	Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
CIM	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (COTIF/R CIM)
CIM 1999	Anlage B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999), IZ 1999 324°ff.
EuGVÜ	Europäisches Übereinkommen vom 29.7.1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil und Handelssachen (BGBl 1972 II 773 ff)
LugÜ	Luganer Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil und Handelssachen vom 16.9.1988 (BGBl 1994 II 2658 ff)
WA	Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im Internationalen Luftverkehr

Abkürzungsverzeichnis ausländischer Gerichte

Für die Bezeichnung ausländischer Gerichte die folgenden Abkürzungen verwendet:

A	Österreich
B	Belgien
CH	Schweiz
DK	Dänemark
E	Spanien
F	Frankreich
GB	Großbritannien

GR	Griechenland
I	Italien
NL	Niederlande
CA	Cour d'Appel (Frankreich, Belgien, Appellationsgericht), Court of Appeals (Großbritannien, Appellationsgericht) Corte di Appello
Cass	Cour de Cassation (Frankreich, Belgien, Kassationsgericht), Corte di Cassazione (Italien, Kassationsgericht)
Hof	Hof van Beroep (Niederlande, Berufungsgericht)
OGH	Oberster Gerichtshof (Österreich)
Rb	Rechtbank (Niederlande, Gericht erster Instanz)
TGI	Tribunal de Grande Instance (Frankreich)
Trib	Tribunal (Belgien, erstinstanzliches Zivilgericht)
TribCom	Tribunal de Commerce (Frankreich, Belgien, Handelsgericht)

11. Literatur zu Artikel 1

Arnade Der Frachtführerbegriff der CMR als Problem der internationalen Zuständigkeit, Transportrecht, 342–345; *Basedow* Auslegungsgrenzen im Internationalen Einheitsrecht, TranspR **1994** 338–339; *Braun* Prozessuale Probleme im Bereich der CMR, Teil I VersR **1988** 648–653, Teil II VersR **1988** 878–885; *Brautlacht* Die Anwendbarkeit des Warschauer Abkommens bei der Luftersatzbeförderung, TranspR **1988** 187–190; *Fischer* Der „Güter"-Begriff der CMR, TranspR **1995** 326–337; *Fischer* Die CMR auf dem Vormarsch in Europa, Überlegungen aus Anlaß des bevorstehenden Beitritts der Türkei zur CMR, TranspR **1994** 365–375; *Fischer* Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht nach der Transportrechtsreform, TranspR **1999** 261–291; *Fischer* Internationale Umzugstransporte auf der Straße, TranspR **1996** 407–418; *Hector* Abenteuer mit Strukturwandel, DVZ Nr. 89 v. 28.7.1987, 27; *Jung* The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law, RDU **1997** 148–167; *Koller* Die Ergänzung der CMR durch die KVO, TranspR **1987** 318–321; *Koller* Die Ergänzungen der CMR durch unvereinheitlichtes nationales Recht – Zur Änderung der KVO, TranspR **1989** 260–262; *Müller* CMR für Transport zwischen dem UK und Jersey ungültig, DVZ Nr. 14 v. 1.2.1990, 12; *o. V.* Überführung auf eigener Achse – Belebung im Nahost-Geschäft, DVZ Nr. 140 v. 24.11.1988, 29; *Pesce* Exposé zur Anwendbarkeit der CMR, Beilage 6 a Prot. IV/81 (unveröffentlicht); *Piper* Einige ausgewählte Probleme des Schadensersatzrechts der CMR, VersR **1988** 201–209; *Sadikov* USSR Accession to the 1956 Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road, Foreign Trade **1984** Nr. 4, 37–40; *Schiller* Das Warschauer Abkommen beim Wort genommen, TranspR **1996** 173–183; *Seltmann* Neuregelung des österreichischen Frachtrechtes durch das Binnen-Güterbeförderungsgesetz, TranspR **1990** 405–407.

A. Allgemeines

I. Die CMR als internationales und innerstaatliches materielles Recht

1. Rechtsnatur

1 Die CMR ist zugleich völkerrechtlicher Vertrag wie materielles und formelles Privatrecht.[1] Durch die Ratifikation ist die 1956 als völkerrechtlicher Vertrag abgeschlossene CMR deutsches materielles Recht geworden.[2] Da sie in Art. 1 und 2 ihre Anwen-

[1] Siehe hierzu *Heuer* 2 mit weiteren Angaben; grundlegend *Kropholler*, Internationales Einheitsrecht; zur Entstehungsgeschichte *Heuer* 11 ff.

[2] Gesetz vom 19. Mai 1956 zu dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 16.8.1961, BGBl II **1961**, 119 mit dreisprachigem Abdruck des Abkommenstextes, abgedruckt als Anh. I nach Art. 1 CMR, im folgenden zitiert als „RatifizierungsG zur CMR". Aus dieser Rechtslage lassen sich auch für die Praxis bedeutsame Folgerungen ziehen: siehe z. B. Art. 32 Rdn. 153. (Unterbrechung der Verjährung)

dung selbst bestimmt, bedarf es, soweit ihre Vorschriften reichen und anwendbar sind, keiner Festlegung des anwendbaren nationalen Rechts nach den üblichen Grundsätzen des internationalen Privatrechts.[3] Gerichte der Bundesrepublik Deutschland und der anderen Mitgliedsstaaten haben vielmehr die CMR auf den betreffenden Frachtvertrag unmittelbar anzuwenden.[4] Art. 1 und 2 enthalten Spezialregeln des Kollisionsrechts, die für Gerichte der Bundesrepublik Deutschland und der anderen Mitgliedsstaaten gelten.[5]

2. Geltungsgrund der CMR

a) Unmittelbare Geltung

Als innerstaatliche materielle Rechtsnormen gelten die Bestimmungen der CMR ipso jure, soweit sich aus der CMR ihre Anwendbarkeit ergibt.[6] Eine besondere Vereinbarung ihrer Anwendbarkeit ist entgegen der Rechtsprechung des italienischen Kassationshofes[7] nicht Voraussetzung der Geltung. Diese Rechtsprechung ist daher völkerrechtswidrig; siehe Rdn. 63. **2**

b) Erweiterung des Geltungsbereichs durch nationales Recht

Der nationale Gesetzgeber ist durch den Rechtscharakter der CMR als völkerrechtliches Abkommen nicht daran gehindert, ihre materiellen Bestimmungen in einem erweiterten Rahmen für anwendbar zu erklären, so z. B. auf nicht grenzüberschreitende Beförderungen oder auf Speditionsverträge. Das letztere ist durch den deutschen Gesetzgeber und die Rechtsprechung aufgrund der §§ 412, 413 HGBaF in einem beachtlichen Umfang erfolgt.[8] Das TRG[9] hat diese Anwendungserweiterung der CMR aufgrund nationalen Rechts in Deutschland mit dem HGBnF aufrechterhalten. Dieses Verhalten verstößt nicht gegen die völkerrechtliche Bindung der Bundesrepublik Deutschland aus dem CMR-Übereinkommen. Denn es widerspricht nicht dem rechtsvereinheitlichenden Zweck der CMR, wenn ihr Anwendungsbereich erweitert wird. OLG München vom 23. 7. 1996, TranspR **1997** 33, 34 vertritt sogar mit beachtlichen Gründen, für ein deutsches Gericht (bei Anwendung italienischen Rechts) lasse sich der Grundsatz der Anwendung der CMR auf Fixkostenspediteure durch autonome Auslegung der CMR herleiten. Dafür bezieht sich das Urteil neben der deut- **3**

---

[3] Zutreffend *Kropholler* AWD/RIW **1973** 402 gegen OLG Düsseldorf vom 18. 11. 1971, VersR **1973** 177, 178.

[4] So sind z. B. über Art. 6 Abs. 3 EuGVÜ die Gerichtsstände des Art. 31 Abs. 1 auch auf Widerklagen anzuwenden; siehe dort Rdn. 44.

[5] *Kropholler*, Internationales Einheitsrecht 18 ff und *Heuer* 21 ff.

[6] *Thume* in *Fremuth/Thume* Frachtrecht, Vor Art. 1 CMR, Rdn. 3; *Herber/Piper* vor Art. 1 Rdn. 1; *Glöckner*[7] Rdn. 3; *Hügel*, JBl **1984**, 57, 59; MüKo/*Basedow* Rdn. 1; *Koller*[4] Rdn. 3 und Art. 6 Rdn. 12; *Hill/Messent/Glass*[2] S. 72; *Clarke*[2] Nr. 24 Fn. 26; CMR-Geltung auch bei Nichtausstellung des Frachtbriefs oder Fehlen des Frachtbrief-Hinweises: So schon NL Rb Breda vom 23. 2. 1965, SS **1965** 223 f, B CA Brüssel vom 19. 12. 1968, ETR **1969** 948, 950; F Cass vom 17. 2. 1970, ETR **1970** 439, 445 = BT **1970** 158; F CA Aix-en-Provence vom 22. 3. 1990, BT **1990** 796 f.

[7] Ständige Rechtsprechung; I Corte di Cassazione vom 28. 11. 1975, Trasporti **1976** 96 ff = Foro pad. **1975** I 265; vom 26. 11. 1980, ETR **1983** 70, 73 ff; I Corte di Appello Florenz v. 2. 2. 1981, Foro pad. **1981** I 106; **a. A.** mit zutreffender Begründung I LG Mailand vom 11. 7. 1983, TranspR **1984** 133 ff; Nähere Hinweise und kritische Stellungnahme *Pesce* S. 55 ff und TranspR **1984** 135; gegen diese Rechtsprechung *Valaperta* Trasporti **1976** 100 ff; *Basedow* Transportvertrag S. 263 f; *Thume/Teutsch* Rdn. Art. 6 Rdn. 23; *Glöckner*[7] Art. 6 Rdn. 13 *Fischer* TranspR **1994** 165 Fn. 5; *Haak* S. 43 Fn. 22.

[8] Siehe Rdn. 23; §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 9, 24.

[9] Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts Transportrechtsreformgesetz (TRG) vom 25. Juni 1998, BGBl. **1998** I, 1588–1605.

schen auf englische, belgische und österreichische Rechtsprechung.[10] Inwieweit eine solche Auslegung, die letztlich auf die lex fori zurückführen wird, international zu einheitlichen Anwendungsgrundsätzen führen kann, erscheint wegen der doch bestehenden nationalen Unterschiede dieser an sich sinnvollen Regel noch zweifelhaft. Auf Grenzen stößt die Erweiterung jedenfalls, soweit in die Geltungsbereiche anderer rechtsvereinheitlichender Übereinkommen eingegriffen wird. Problematisch ist die Verweisung des deutschen Rechts vor allem im Hinblick auf die Anwendung von Art. 31, da bei Verträgen, die nur vom nationalen Recht der CMR unterstellt werden, an sich das EuGVÜ bzw. das LugÜ zwingend anzuwenden ist, siehe Art. 31 Rdn. 26.

c) Geltung der CMR kraft vertraglicher Vereinbarung

4 Die CMR kann im Rahmen der Vertragsfreiheit grundsätzlich außerhalb ihres Geltungsbereichs, insbesondere auch in Fällen der Ausnahmen nach Art. 1 Abs. 4, und im Verkehr mit nicht der CMR angehörenden Ländern[11] sowie zwischen Spediteuren als Vertragsordnung vereinbart werden.[12] Sie wird damit nach deutschem Recht Inhalt des Beförderungsvertrags,[13] die Regeln der CMR können aber abbedungen werden.[14] Daher haftet der multimodale Beförderer, der Haftung nach CMR für den gesamten Transport zugesagt hat, für die Seestrecke nach der CMR, auch wenn er den Container vom Trailer auf das Schiff umladen läßt, obwohl in diesem Falle Art. 2 CMR nicht eingreift.[15] Die Vereinbarung der CMR kann freilich die gesetzliche Vorrangwirkung der prozeßrechtlichen Bestimmungen in Art. 31 CMR gegenüber EuGVÜ und des LugÜ nicht ersetzen.[16]

5 Mit der **Vereinbarung der CMR als Vertragsordnung** außerhalb ihres sachlichen Geltungsbereichs[17] (z. B. für innerstaatliche Transporte, für Transporte zwischen Nicht-CMR-Ländern, für Transporte mit anderen Verkehrsmitteln oder für multimodale Transporte oder zwischen Frachtführern und Spediteuren) gewinnt sie die Rechtsnatur Allgemeiner Geschäftsbedingungen und kann sich gegenüber zwingenden Rechtsnormen der nach Kollisionsrecht anzuwendenden Rechtsordnung nicht durchsetzen, muß also gegenüber zwingendem nationalem Frachtrecht zurücktreten. Ferner unterliegt dann ihre Vereinbarung, grundsätzlich aber auch ihr Inhalt, dem AGB-Gesetz. Dies kann für die Verwendung der CMR bei multimodalen Transporten zu Problemen führen. Wird die Geltung der CMR für die vertraglichen Beziehungen vereinbart, unterliegen außervertragliche Ansprüche nicht der CMR, insbesondere wird damit auch keine CMR-Gerichtsstand für diese begründet.[18] Grundsätzlich ist dies jedoch eine Auslegungsfrage, also fallabhängig.

---

[10] Siehe Rdn. 23 ff, 28. Das italienische Recht kennt diesen Grundsatz jedoch nicht; siehe Rdn. 27.

[11] Für die Vereinbarung genügt schon ein Frachtbrief mit dem Vermerk nach Art. 6 Abs. 1 – unter Vorbehalt der jeweiligen dortigen Rechtsprechung. Siehe Art. 6 Rdn. 22; MüKo/*Basedow* Rdn. 1

[12] Siehe z. B. F Cass vom 21. 6. 1982, BT **1982** 513 = ETR **1983** 207 (Vertrag zwischen drei Spediteuren über Schäden); F CA Paris vom 15. 6. 1978, BT **1978** 420–422 (Vertrag zwischen deutschem und französischem Spediteur); F CA Poitiers vom 31. 3. 1971, BT **1971** 168 f (in Vertrag zwischen verschiedenen Beteiligten über Schadensregulierung); F CA Aix-en-Provence vom 22. 2. 1979, BT **1979** 387–389; F CA Versailles vom 13. 11. 1985, BT **1986** 42 f (Türkei, Frachtbrief unerheblich).

[13] OLG Hamburg vom 9. 2. 1989, TranspR **1990** 191 ff (Transport Türkei–Iran); LG Krefeld vom 15. 12. 1987, VersR **1988** 1021 f; grundsätzlich bejahend auch OLG Düsseldorf vom 2. 12. 1982, VersR **1982** 1055; OLG Hamburg vom 12. 1. 1984, TranspR **1984** 158, 160 = VersR **1984** 1090 f.

[14] F CA Poitiers vom 31. 3. 1971, BT **1971** 168, 169.

[15] LG Krefeld vom 15. 12. 1987, VersR **1988** 1021 f; siehe Rdn. 42 und Art. 2 Rdn. 7.

[16] Siehe hierzu Art. 31 Rdn. 3.

[17] Siehe Art. 6 Rdn. 22.

[18] F Cass vom 21. 6. 1982, BT **1982** 513 = ETR **1983** 207.

Von besonderer praktischer Bedeutung ist die Vereinbarung der CMR in Verträgen zwischen CMR-Hauptfrachtführern und Unterfrachtführern, die nur mit einer innerstaatlichen Teilstreckenbeförderung beauftragt werden. In diesen Fällen ist gesetzlich der Regreß des Hauptfrachtführers gegen den Unterfrachtführer nicht der CMR unterworfen. Hier kann, insbesondere auch durch Rahmenverträge, die CMR für das Unterfrachtverhältnis vereinbart werden. Der NL Hoge Raad vom 26. 5. 1989, ETR **1990** 717 ff hat in einem solchen Fall die Abweichung von zwingendem innerstaatlichem Recht durch Vereinbarung der CMR in einem Rahmenvertrag zugelassen. Dies soll aber nicht gelten, wenn es sich insgesamt nicht um eine internationale Beförderung handelt. In Deutschland war eine Abdingung der KVO wegen deren tarifrechtlicher Einbindung in solchen Fällen nicht möglich. In der Regel blieb damit zwar der Regreß des der CMR unterworfenen Hauptfrachtführers gesichert. Der Hauptfrachtführer, der dem Absender selbst nur nach CMR haftet, konnte insoweit Regreß gegen den KVO-Unterfrachtführer nehmen, weil die Haftung nach der KVO weiter ging als nach der CMR. Jedoch bestand umgekehrt die Möglichkeit, daß er den Unterfrachtführer im Wege der Drittschadensliquidation auf weiteren nach der CMR zu ersetzenden Schaden in Anspruch nahm. Mit der Aufhebung der KVO durch das TRG[19] hat sich die Situation geändert. Auch für den Unterfrachtvertrag gelten nunmehr die §§ 407 ff HGBnF. Diese Vorschriften lehnen sich inhaltlich indessen ohnehin an die CMR an und machen insoweit auch deren besondere vertragliche Einbeziehung in den jeweiligen Frachtvertrag entbehrlich. Die zwingende Geltung der §§ 407 ff HGBnF wiederum bestimmt sich dabei im einzelnen nach § 449 HGBnF. Danach sind verschiedene Vorschriften der neuen frachtrechtlichen Bestimmungen der §§ 407 ff HGBnF, die in § 449 Abs. 1 HGBnF des näheren aufgezählt sind, keiner Abänderung durch vorformulierte Vertragsbedingungen zugänglich. Sie sind „AGB-fest". Doch bleibt dem CMR-Hauptfrachtführer und dem Unterfrachtführer auf der anderen Seite dann immer noch die in § 449 Abs. 2 HGBnF aufgeführte Möglichkeit offen, von den genannten zwingenden Bestimmungen durch eine Vereinbarung abzuweichen, „die im einzelnen ausgehandelt ist" (§ 449 Abs. 2 HGBnF). Da beide Frachtführer regelmäßig keine „Verbraucher" i. S. v. § 449 Abs. 1, § 414 Abs. 4 HGBnF sind, liegt diese Wahl in ihrem freien Belieben. **6**

Wird nur allgemein die Anwendung deutschen Rechts auf einen multimodalen grenzüberschreitenden Vertrag (z. B. Deutschland – Afghanistan) **vereinbart**, so gilt damit die CMR nicht über ihren eigentlichen Anwendungsbereich hinaus, sondern nur für die Beförderungsstrecken, für die ihre gesetzlichen Anwendungsvoraussetzungen vorliegen. Darüber hinaus kann ohne besondere Vereinbarung die CMR nicht als Bestandteil deutschen Rechts ipso jure gelten, insbesondere auch nicht als zwingendes Recht; siehe dazu OLG Hamburg vom 12. 1. 1984, TranspR **1984** 158, 160 = VersR **1984** 1090 f. **7**

Eine solche **Vereinbarung ist für die Anwendbarkeit der CMR** durch ein Gericht in einem Vertragsstaat bei einem der CMR unterliegenden Beförderungsvertrag **nicht erforderlich.** Die Rechtsprechung des italienischen Kassationshofes (siehe Rdn. 2 und 63) ist daher völkerrechtswidrig. **8**

---

[19] Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts Transportrechtsreformgesetz (TRG) vom 25. Juni 1998, BGBl. 1998 I, 1588–1605.

II. Wirkungsweise der CMR

1. Zwingende Wirkung von Art. 1 CMR für Mitgliedsstaaten

9 Die Vereinbarung der Rechtsordnung eines Nichtmitgliedsstaats durch die Parteien ist vor Gerichten der Vertragsstaaten unwirksam. Art. 41 Abs. 1 erklärt die gesamte CMR und damit auch die Kollisionsnormen des Art. 1 für zwingend. Der Grundsatz der Rechtswahlfreiheit der Partei ist damit aufgehoben; zweifelnd *Precht/Endrigkeit* 48. Freilich ist der Umfang der Geltung jeder CMR-Regelung gründlich zu prüfen. Immerhin ist die Einschränkung der Vertragsfreiheit wohl auf die klaren Geltungsbereiche zu beschränken.[20]

2. Anwendung der CMR durch Gerichte in Nichtmitgliedsländern

10 Gerichte in Staaten, die der CMR nicht angehören, brauchen deren Bestimmungen nicht anzuwenden, auch wenn nach Art. 1 an sich die Anwendungsvoraussetzungen vorliegen. Denn sie sind durch die Rechtsanwendungsregeln der Art. 1, 2 CMR nicht gebunden. Für diese ausländischen Gerichte gelten zunächst die Normen ihres eigenen Kollisionsrechts. Soweit diese auf die CMR verweisen sollten, ist sie anwendbar. Soweit dem Partner nach dem betreffenden ausländischen Kollisionsrecht die Rechtswahl gestattet ist, führt der in Art. 6 Abs. 1 k CMR für den Frachtbrief vorgesehene Hinweis auf die CMR zur Anwendung des Abkommens als Teil der wirksam vereinbarten Rechtsordnung; siehe dazu *Heuer* 28. Dieser Frachtbriefhinweis enthält eine Verweisung, die als kollisionsrechtliche oder materiellrechtliche gesehen werden kann. Vorausgesetzt ist allerdings, daß im betreffenden Recht die Verweisung durch Frachtbriefaufdruck als ausreichend anerkannt ist und daß zwingendes nationales Recht nicht die Verweisung hindert.[21]

III. Fassungen der CMR

11 Die CMR gestattet in ihren Schlußbestimmungen, anders als z. B. das Brüsseler Konnossementabkommen von 1924 (sog. Haager Regeln), nicht die textlich abweichende Inkorporation in die nationalen Rechte; siehe zu dieser Möglichkeit *Kropholler*, Internationales Einheitsrecht 110 ff. Daher gilt in allen Mitgliedsländern die einheitliche englische oder französische Fassung unmittelbar; Art. 51 und die dortige Erläuterung.

1. Änderung durch das Goldfrankenprotokoll von 1978

12 Durch das Protokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 5. 7. 1978 (BGBl. 1980 II 721, 733 ff) ist der für die Haftungsbegrenzung maßgebliche Goldfrankenstandard durch das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds ersetzt worden. Siehe Art. 23 Abs. 7 CMR. Das Protokoll ist für die Bundesrepublik Deutschland am 28. 12. 1980 in Kraft getreten; BGBl. 1980 II 1443. Es ändert den Wortlaut der CMR. Jedoch ist die Änderung gem. seinem Art. 4 Abs. 2 nur wirksam für die Staaten, die das Änderungsprotokoll ratifiziert haben.[22] Siehe auch Art. 23 Abs. 8 CMR in der

---

[20] Siehe dazu Art. 41 Rdn. 1.

[21] Siehe zu diesem Problemkreis *Kropholler*, Internationales Einheitsrecht, S. 219 ff; *Thume/Teutsch* Art. 7 Rdn. 16; zur Vereinbarung der CIM durch Frachtbrief siehe F Cass vom 16. 5. 1977, DVZ 1978 Nr. 48, S. 4.

[22] Siehe zum jeweiligen Stand Rdn. 15.

Neufassung; dort Rdn. 45 ff. Für deutsche Gerichte ist ausschließlich die neue Fassung maßgeblich. Zur Übergangsregelung vor Inkrafttreten des Protokolls siehe Art. 23 Rdn. 51.

2. Revisionsbestrebungen

Der Internationale Spediteurverband FIATA (siehe §§ 407–409 HGBaF Rdn. 3) hat im Jahre 1984 Vorschläge zur Änderung der CMR vorgelegt.[23] Diese sehen neben Präzisierungen und Modernisierungen vor allem eine fast vollständige Abschaffung der Haftung durch Reduzierung der Höchstbeträge auf ein Viertel der bisherigen Haftungsgrenze und durch Eröffnung der völligen Freizeichnung bei entsprechender Versicherung vor. Die dafür gegebene Begründung, weite Kreise empfänden die gegenwärtige Haftungsgrenze als zu hoch (Glöckner aaO), kann nur als völlig einseitige Interessenvertretung der Spediteure gesehen werden. Gleiches gilt für den Versuch, durch eine uferlose Ausweitung der Begriffe „Absender" und „Frachtführer" die Spediteure weitestgehend aus der Verantwortlichkeit herauszuhalten. **13**

3. Abweichende nationale Fassungen

Einige Staaten haben die CMR durch besonderes Gesetz (mit abweichenden Artikelnummern) in Kraft gesetzt; so z. B. Dänemark, obwohl dies in der CMR nicht vorgesehen ist. Auch in diesen Fällen ist der englische und französische Text völkerrechtlich verbindlich und von deutschen Gerichten ausschließlich anzuwenden. **14**

IV. Mitgliederstand

1. CMR in der Fassung von 1956

Die CMR in der ursprünglichen Fassung ist außer von der Bundesrepublik Deutschland von folgenden Staaten mit Wirkung zum angegebenen Datum ratifiziert worden: **15**

Belarus (4. 7. 1993)
Belgien (17. 12. 1962)
Bosnien-Herzegowina (ehemals Teil Jugoslawiens, Weiteranwendung: 6. 3. 1992)
Bulgarien (18. 1. 1978)
Dänemark (26. 9. 1965)
Estland (1. 8. 1993),
Finnland (25. 9. 1973)
Frankreich (2. 7. 1961)
Georgien (2. 11. 1999)
Griechenland (22. 8. 1977)
Iran (16. 12. 1998)
Irland (1. 5. 1991)
Italien (2. 7. 1961)
Jugoslawien, ehemaliges (2. 7. 1961)
Kasachstan (15. 10. 1995)

---

[23] Text in englischer Originalfassung in TranspR 1984 115 ff; zu diesem Vorschlag *Glöckner*, ebenda S. 113.

Kirgisistan (1. 7. 1998)
Kroatien (ehemals Teil Jugoslawiens, Weiteranwendung: 8. 10. 1991)
Lettland (14. 4. 1994)
Litauen (15. 6. 1993)
Luxemburg (19. 7. 1964)
Marokko (24. 5. 1995)
Mazedonien (ehemals Teil Jugoslawiens, Weiteranwendung: 17. 9. 1991)
Republik Moldau (24. 8. 1993)
Niederlande (2. 7. 1961)
Norwegen (29. 9. 1969)
Österreich (2. 7. 1961)
Polen (11. 9. 1962)
Portugal (21. 12. 1969)
Rumänien (23. 4. 1973)
Russische Föderation (früher Sowjetunion, 1. 12. 1983)
Schweden (1. 7. 1969)
Schweiz (28. 5. 1970)
Slowakei (ehemals Teil der Tschechoslowakei, Weiteranwendung: 1. 1. 1993)
Slowenien (ehemals Teil Jugoslawiens, Weiteranwendung: 25. 6. 1991)
Sowjetunion, ehemalige (1. 12. 1983)
Spanien (13. 5. 1974)
Tadschikistan (10. 12. 1996)
Tschechische Republik (ehemals Teil der Tschechoslowakei, Weiteranwendung: 1. 1. 1993)
Tschechoslowakei, ehemalige (3. 12. 1974)
Tunesien (24. 4. 1994)
Türkei (31. 10. 1995)
Turkmenistan (17. 12. 1996)
Ungarn (28. 7. 1970)
Usbekistan (27. 12. 1995)
Vereinigtes Königreich (Großbritannien, 19. 10. 1967)

Der jeweils neueste Mitgliederstand ist aus der Bekanntmachung im BGBl. II ersichtlich, zuletzt zum Stand vom 31. 12. 2000, und wird jeweils im Fundstellenverzeichnis B zum Stand des Jahresendes zusammengefaßt.[24] Zur Eingrenzung der Hoheitsbereiche, für die die CMR gelten soll, siehe auch Art. 46. Insbesondere das Vereinigte Königreich hat hier eine Reihe von Sonderregelungen getroffen, so für die Kanalinsel Guernsey und die Insel Man sowie für Nordirland, dazu BGBl II **1970** 793, BGBl II **1972** 684, BGBl II **1982** 639, BGBl II **1987** 187.

[24] Fundstellennachweis B zum 31. 12. 2000, BGBl II 2001 vom 31. 1. 2001, 357 f. Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie des Protokolls hierzu vom 2. 11. 1999, BGBl. II **1999** 822.

Zur Frage, inwieweit die CMR für die Nachfolgestaaten der Tschecheslowakei, der Sowjetunion und Jugoslawiens gilt, bei denen jeweils unterschiedliche Regelungen gtroffen worden sind, MüKo/*Basedow* Art. 42 Rdn. 2.

2. Goldfrankenprotokoll

Das Goldfrankenprotokoll ist inzwischen von den meisten Mitgliedstaaten ratifiziert worden. Es gilt auch für die Vertragsstaaten nur nach Ratifizierung, die die CMR erst nach 1978 unterzeichnet haben. Die Änderung der CMR ist daher seit dem jeweils angegebenen Datum wirksam für die Gerichte dieser Staaten:[25] **16**

Belgien (4. 9. 1983)
Dänemark (28. 12. 1980)
Estland (17. 3. 1994),
Finnland (28. 12. 1980)
Frankreich (13. 7. 1982)
Georgien (2. 11. 1999)
Griechenland (14. 8. 1985)
Iran (16. 12. 1998)
Irland (1. 5. 1991)
Italien (16. 12. 1982)
Kirgisistan (1. 7. 1998)
Lettland (14. 4. 1994)
Litauen (15. 6. 1993)
Luxemburg (28. 12. 1980)
Mazedonien (ehemals Teil Jugoslawiens, Weiteranwendung: 18. 9. 1997)
Niederlande (28. 4. 1986)
Norwegen (29. 11. 1984)
Österreich (20. 5. 1981)
Portugal (20. 11. 1989)
Rumänien (2. 8. 1981)
Schweden (29. 7. 1985)
Schweiz (8. 1. 1984)
Spanien (9. 1. 1983)
Tunesien (24. 4. 1994)
Türkei (31. 10. 1995)
Turkmenistan (17. 12. 1996)
Ungarn (16. 9. 1990)
Usbekistan (25. 2. 1997)
Vereinigtes Königreich (Großbritannien, 28. 12. 1980) einschließlich Insel Man (18. 7. 1982) und Guernsey (7. 1. 1987)

Mangels Ratifikation des Protokolls gilt die alte Fassung der CMR noch für folgende Staaten: Belarus, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, ehemaliges Jugoslawien, Kasachstan, Kroatien, Marokko, Republik Moldau, Polen, Russische Föderation (ehemalige Sowjetunion), Slowakei, Slowenien, ehemalige Sowjetunion, Tadschikistan, Tschechische Republik, ehemalige Tschechoslowakei. Für die Gerichte dieser Länder ist daher ausschließlich die alte Fassung maßgeblich.

---

[25] Fundstellennachweis B und Bekanntmachung über den Geltungsbereich siehe Fn. 24.

B. Geltungsbereich (Art. 1 Absätze 1–3)

I. Sachliche Anwendungsvoraussetzungen

1. Vertrag über entgeltliche Beförderung auf der Straße durch Kraftfahrzeuge

17 Art. 1 Abs. 1 S. 1 CMR setzt einen Vertrag über die entgeltliche Beförderung von **Gütern** voraus. Danach ist ein **Frachtvertrag** für die Anwendung der CMR erforderlich.[26] Für den Nachweis der Rechtsnatur als Frachtvertrag bietet nach § 9 der Frachtbrief eine Hilfe. Denn zu seinem Inhalt gehören auch dafür entscheidende Tatsachen, vor allem die Beförderungspflicht, deren Anfang und Ende durch Frachtbriefangaben bestimmt wird;[27] die Kostenangabe und vor allem der Hinweis auf die CMR.[28]

a) Frachtvertrag

aa) Vertrag

18 Die Wirksamkeit des Vertrages richtet sich grundsätzlich nach dem Vertragsstatut.[29] Der CMR-Frachtvertrag ist Konsensualvertrag;[30] insbesondere kann er formfrei, insbesondere auch mündlich oder telefonisch abgeschlossen werden;[31] ein Frachtbrief ist kein Wirkungserfordernis.[32] Nichtige Verträge und Verschulden bei Vertragsschluß genügen für die Anwendbarkeit der CMR nicht.[33]

bb) Beförderung

19 Inhalt des Vertrags muß die Verpflichtung zur Ausführung einer Beförderung (Ortsveränderung) sein. Andere Verträge unterliegen nicht der CMR,[34] auch wenn sie Beförderungen als Nebenpflichten begründen, z. B. Kaufverträge mit Bringpflicht. Ob ein CMR-Frachtbrief vorliegt, ist nur insoweit von Bedeutung, als dieser eine Vermutung für den Abschluß eines Frachtvertrags begründet[35] oder hierfür ein Indiz sein kann,[36] im übrigen aber bedeutungslos; siehe Art. 4 Rdn. 3 f. Der Begriff der Beförderung bzw. des Beförderers kann nicht nach dem ergänzend anzuwendenden nationalen Recht, sondern muß autonom aus der CMR bestimmt werden. In der Praxis legen aber die Gerichte in aller Regel die Vorstellungen des ihnen geläufigen Rechts zu Grunde. Praktischer Ausgangspunkt muß daher das Vertragsstatut sein. Soweit irgend möglich ist aber zu versuchen, die Begriffe der einzelnen Länder einander anzugleichen.[37]

---

[26] Zum Begriff des Frachtvertrags siehe § 425 HGB aF Rdn. 63 f; zur Abgrenzung gegenüber dem Speditionsvertrag §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 2 ff, NL Hof's Gravenhage vom 17. 5. 1988, ETR **1968** 1227, 1232 f = SS **1968** 215 f; zur primären Qualifikation Rdn. 61 ff. Fehlt es nach dem für den Abschluß maßgeblichen nationalen Recht (§ 425aF Rdn. 58) an einem wirksamen Vertrag, sind Ansprüche wegen Güterschadens nach § 823 BGB möglich; OLG Düsseldorf vom 5. 11. 1992, TranspR **1993** 186, 188.

[27] Siehe Art. 9 Rdn. 13, 15; MüKo/*Basedow* Art. 9 Rdn. 3

[28] Art. 6 Rdn. 19 und Rdn. 22.

[29] *Koller*[4] vor Art. 1 Rdn. 7; MüKo/*Basedow* Einl CMR Rdn. 36.

[30] Siehe Art. 4 Rdn. 3.

[31] *Sánchez-Gamborino* Nr. 229.

[32] Siehe Art. 4 Rdn. 3.

[33] OLG Hamburg vom 9. 2. 1984, TranspR **1985** 38; LG Lübeck vom 25. 1. 2000, TranspR 2000 222 (Gibt der Absender dem Frachtführer einen zu niedrigen Ladungswert an, um Eingangsabgaben in Rußland zu hinterziehen, kommt eine Nichtigkeit des Frachtvertrags gemäß §§ 134, 138 BGB nicht in Betracht); MüKo/*Basedow* Rdn. 2; *Koller*[4] Art. 1 Rdn. 3; *Thume/Demuth* Art. 32 Rdn. 4. Eingehende Begründung bei *Arnade* TranspR **1992** 341 f.

[34] Zweifelnd A OGH vom 26. 5. 1983, SZ **56** 83, S 373, 376. Keine Anwendung z. B. auf den Wagenstellungsvertrag; siehe Art. 4 Rdn. 8.

[35] Siehe Art. 9 Abs. 1 und dort Rdn. 8, 14.

[36] Siehe §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 65; Beispiel F CA Lyon vom 21. 10. 1976, BT **1976** 534–535 = BT **1977** 111 ff.

[37] Siehe Rdn. 65.

Die Rückbeförderung von Gütern, insbesondere bei Transportschäden und bei Ablieferungshindernissen unterfällt der CMR und gehört auch haftungsrechtlich in den Obhutszeitraum. Freilich ergeben sich für sie Sonderprobleme bei Anwendung bestimmter Artikel.[38] **20**

cc) Güter

Nur die Beförderung von Gütern[39] („marchandises", „goods") unterliegt der CMR. Darunter fallen nicht nur Handelsgüter, sondern alle (transportablen) körperlichen Gegenstände,[40] auch Abfall,[41] Wertsachen, Geld, Schwergut, Gefahrgut, Tiere, Fahrzeuge, auch im Huckepackverkehr,[42] volle und leere Container und Ladehilfsmittel,[43] nicht dagegen Trailer, die auf eigenen Rädern fahren.[44] Für Post, Leichen und Umzugsgut schließt Art. 1 Abs. 4 die Anwendung der CMR ausdrücklich aus.[45] **21**

dd) Speditionsvertrag

(1) Grundsätzliches

Nicht ipso jure unterliegen nach deutscher[46] und wohl international überwiegender Auffassung **Speditionsverträge**[47] und selbständige Zoll- oder Grenzspeditionsverträge[48] der CMR; auf frachtrechtliche Bestandteile gemischter Verträge ist sie jedoch anzuwenden.[49] **22**

Die F CA de Paris hat im Urteil vom 9. 6. 1967, ETR **1969** 911, 914 f die Verjährung nach Art. 32 CMR auf die Beziehung zwischen Speditionsversender und Frachtführer

---

[38] Siehe Art. 30 Rdn. 3 und Art. 32 Rdn. 51 ff, 63, 74 ff.

[39] Zum Güterbegriff der CMR eingehend *Fischer*, TranspR **1995** 326 ff.

[40] *Fischer* aaO; Zum deutschen Recht siehe § 425 HGBaF Rdn. 81

[41] Zum deutschen Recht siehe § 407 HGBnF; § 425 HGBaF Rdn. 76. Zur CMR *Fischer* aaO.

[42] Zu diesem siehe Art. 2 CMR

[43] Zu diesen siehe § 425 HGBaF Rdn. 152a; *Fischer*, TranspR **1995** 326, 332 ff.

[44] B TribCom Antwerpen vom 27. 10. 1971, ETR **1972** 1054–1057.

[45] Siehe Abs. 4, Rdn. 46 ff.

[46] *Koller*[4] Art. 1 Rdn. 2; *Thume/Demuth* Art. 32 Rdn. 5. Wäre die CMR auf Speditionsverträge anzuwenden, wäre die gesamte Rechtsprechung zur Anwendung der §§ 412, 413 HGBaF im CMR-Bereich überflüssig; siehe §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 9 Fn. 11. Aus der neuesten Rechtsprechung siehe: OLG Hamm vom 14. 6. 1999, TranspR **2000** 29 (Der Fixkostenspediteur ist unabhängig von der Anwendbarkeit deutschen Rechts kraft autonomer Auslegung der CMR als Frachtführer nach der CMR anzusehen); OLG Düsseldorf vom 11. 10. 1990, TranspR **1990** 440, 441.

[47] A OGH vom 9. 9. 1982, TranspR **1984** 42 f = *Greiter* 170, 173; A OGH vom 28. 6. 1988, TranspR **1989** 222, 224 = VersR **1989** 980 f; ebenso GB Queen's Bench Division vom 12. 10. 1979, ETR **1984** 411, 417; B TribCom Antwerpen vom 3. 4. 1977, ETR **1977** 411, 416; F Cass vom 13. 2. 1987, BT **1968** 210 f; F CA Paris vom 12. 6. 1970, BT **1970** 228, 229; F CA Paris vom 7. 5. 1973, BT **1973** 231 f; F CA Paris vom 7. 11. 1975, BT **1975** 515; F CA Paris vom 23. 6. 1976, BT **1976** 332 (daher Art. 32 CMR nicht anwendbar); F CA Lyon vom 21. 10. 1976, BT **1976** 534–535; B TribCom Verviers vom 7. 4. 1979, ETR **1979** 664, 670 f; NL Hof's Gravenhage vom 17. 5. 1968, ETR **1968** 1227, 1232 f; zutreffend aus internationaler Sicht *Loewe* ETR **1976** 510 f; F Cass vom 25. 6. 1979, ETR **1980** 79, 82; F TribCom Paris vom 5. 12. 1973, BT **1974** 157, 158; **a. A.** F CA Amiens vom 19. 6. 1980, BT **1980** 490, 491 (Anwendung auf das Verhältnis des Absenders zu Spediteuren bzw. zwischen Spediteuren). Nicht ganz eindeutig GR Berufungsgericht Athen, ETR **1987** 65, 67.

[48] Siehe Rdn. 31.

[49] OLG Düsseldorf vom 2. 12. 1982, VersR **1983** 749, 750 (zu einem CMR-Vertrag mit Montageverpflichtung).
Siehe zur Abgrenzung zwischen Fracht- und Speditionsvertrag §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 1 ff; ferner § 425 HGBaF Rdn. 90; speziell zur CMR Art. 41 Rdn. 27 ff.

angewandt. Die zur Begründung der rechtlichen Bindung vorgenommene rein wirtschaftliche Betrachtungsweise läßt sich auf das deutsche Recht kaum übertragen. Gegenstand des CMR-Frachtvertrags muß grundsätzlich die Beförderung, nicht die Besorgung der Versendung sein.

(2) Nach deutschem und österreichischem Recht

23 Bei Selbsteintritt, Festkosten- und Sammelladungsspedition legte §§ 412, 413 HGBaF für Deutschland und Österreich bis 1998 einheitlich die Ausdehnung des Frachtrechts auf Speditionsverträge fest.[50] § 1 Abs. 5 KVO war nicht entsprechend anzuwenden.[51] In Deutschland wird nach §§ 458–460 HGBnF die Anwendungserweiterung der CMR aufgrund nationalen Rechts aufrechterhalten. Nach langjähriger Rechtsprechung hatte die Verweisung auf zwingendes Frachtrecht, also auch auf die CMR, zur Folge, daß auch § 413 nicht zwischen Spediteur und Versender abbedungen werden konnte.[52] Diese Rechtsprechung ist nunmehr gesetzlich festgelegt worden, § 466 Abs. 3 HGB. Mit Ausnahme des Regreßfalls nach Art. 40 CMR kann sich daher der Spediteur nicht auf die ADSp berufen.[53] Probleme bestehen freilich wegen der Anwendung des in Art. 31 CMR geregelten internationalen Prozeßrechts, weil dessen Anwendung mit dem EuGVÜ bzw. LugÜ nicht vereinbar ist.[54]

24 In **Österreich**, wo die alte Fassung des HGB weiter gilt, hat sich an der bisherigen Rechtslage nichts geändert.

---

[50] Einheitliche deutsche Rechtsprechung in über 120 veröffentlichten Urteilen, darunter 16 des BGH: vom 18.2.1972, VersR **1972** 873, 874 = NJW **1972** 1003 f; BGH vom 9.2.1979, NJW **1979** 2470 f = VersR **1979** 445 vom 13.7.1979, VersR **1979** 1154 (Deutschland–Italien); vom 5.6.1981, TranspR **1981** 130 f = VersR **1981** 1030 f; vom 27.1.1982, NJW **1982** 1944 f = TranspR **1982** 105 f = VersR **1982** 669 f (Deutschland–Belgien); BGH vom 10.2.1982, BGHZ **83** 96, 99 f = NJW **1982** 1946 f =TranspR **1982** 74 f = VersR **1982** 544 f (Deutschland–Belgien); vom 20.10.1983, TranspR **1984** 100, 101 f und 212 ff = VersR **1984** 262 f = ETR **1985** 160 ff; vom 25.10.1984, NJW **1985** 555 f = TranspR **1985** 48, 49 = VersR **1985** 134 ff; vom 29.11.1984, TranspR **1985** 182, 184 = VersR **1985** 258 f; vom 7.3.1985, BGHZ **94** 71, 73 = TranspR **1986** 68 ff = VersR **1985** 684 ff; BGH vom 24.6.1987, BGHZ **101** 172, 177 f = TranspR **1987** 447, 449 = NJW **1988** 640 ff (multimodale Beförderung); vom 24.9.1987, TranspR **1988** 108, 111 = VersR **1988** 244 ff; vom 14.12.1988, TranspR **1990** 141, 143 = VersR **1989** 309 ff (Deutschland–Malta); vom 15.10.1992, TranspR **1993** 137 = VersR **1993** 636 f; vom 27.1.1994, TranspR **1994** 387, 389 = VersR **1994** 1090 f = NJW-RR **1994** 994 f; vom 25.10.1995, TranspR **1996** 118, 119 = VersR **1996** 736 ff. Aus der neueren Rechtsprechung der Oberlandesgerichte siehe OLG Düsseldorf vom 11.11.1993, TranspR **1994** 441 f = VersR **1994** 1497 f; OLG Köln vom 7.5.1996, VersR **1997** 106, 109; OLG Hamburg vom 18.5.1989, TranspR **1990** 188, 190 (keine Anwendung, wenn Fixkostenvereinbarung nur für Inlandsstrecke geschlossen ist); OLG Hamm vom 30.3.1998, TranspR **1998** 463, 464. Siehe ferner Art. 41 Rdn. 27 ff. Siehe auch §§ 412, 413 HGBaF, insbesondere Rdn. 9; ebenso nicht bei Lagerschäden im Speditionslager vor Bewirkung der Sammelversendung; BGH vom 13.1.1978, VersR **1978** 318, 319 = ETR **1978** 402, 406.
Ebenso einheitlich die Rechtsprechung in Österreich: A OGH vom 4.11.1981, TranspR **1982** 80 = SZ **54** 160; A OGH vom 20.1.1981, *Greiter* 122, 124; A OGH vom 2.4.1982, TranspR **1984** 43 = SZ **55** 49 S. 246 ff = *Greiter* 148 ff; A OGH vom 9.9.1982, TranspR **1984** 42 f = *Greiter* 170, 173; A OGH vom 18.12.1984, TranspR **1986** 372, 373 = SZ **57** Nr. 205 S. 1031; A OGH vom 16.1.1985, TranspR **1986** 20 = SZ **58** 26 S. 28 = *Greiter* 275 ff; A OGH vom 10.7.1985, SZ **58** 122, S. 586 = TranspR **1986** 377 ff; A OGH vom 4.6.1987, TranspR **1988** 273, 276 = ETR **1988** 714 ff; A OGH vom 28.6.1988, TranspR **1989** 222, 224 = VersR **1989** 980 f; A OGH vom 14.7.1993, TranspR **1994** 189, 190; A OLG Wien vom 22.10.1982, TranspR **1984** 18; A OLG Salzburg vom 1.9.1993, TranspR **1994** 120.

[51] Siehe § 1 KVO, Anh. II nach § 452 HGBaF Rdn. 14; §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 24; zuletzt OLG Hamm vom 19.11.1992, TranspR **1993** 99 f; BGH vom 25.10.1995, TranspR **1996** 118, 119 = VersR **1996** 736 ff.

[52] Siehe §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 5.

[53] Siehe zum Regreß Art. 39 Rdn. 5, im übrigen *Fremuth* TranspR **1983** 35, 42 ff.

[54] Siehe Art. 31 Rdn. 8.

(3) Nach französischem und belgischen Recht

Ähnlich ist dies im Ergebnis auch in den wichtigsten anderen Mitgliedsländern der CMR. In **Frankreich und Belgien** und in den Niederlanden sind die Rechtsbeziehungen zwischen dem „commissionnaire de transport" und seinem Auftraggeber grundsätzlich nicht der CMR unterworfen.[55] Insbesondere regelt sich die Verjährung nach Art. 108 Ccom; in wichtigen Einzelheiten von Art. 32 CMR abweichend.[56] Auch die internationale Zuständigkeit bestimmt sich nicht nach der CMR.[57] Soweit der Spediteur ohnehin als Garant der zwingenden Haftung nach Frachtrecht unterworfen ist,[58] findet auf ihn die CMR-Haftung Anwendung,[59] nicht jedoch in anderen Fragen des Speditionsrechts.[60] Dem commissionaire steht jedoch der Typus des sozusagen „reinen" Spediteurs mit lokal begrenzten Aufgaben gegenüber (in Frankreich *transitaire*, in Belgien *commissionaire expéditeur*; *Basedow* 50). Dieser entspricht sachlich etwa dem deutschen Grundtypus des Spediteurs nach § 407 HGBaF; siehe §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 3 f. Auf ihn findet die CMR keine Anwendung;[61] der Empfangsspedi- **25**

---

[55] **Keine Anwendung der CMR** (Art. 32) auf Ansprüche des Versenders gegen den Spediteur, F Cass vom 8.1.1974, BT **1974** 200 ff; F Cass vom 16.2.1970, ETR **1970** 435–438 = BT **1970** 144 (Frachtrecht, CMR, da kein Nachweis für Spediteureigenschaft); F Cass vom 16.4.1985, BT **1985** 314 ff; F CA Paris vom 22.6.1966, BT **1966** 330; F CA Paris vom 2.3.1972, BT **1972** 182 f; F CA Rouen vom 16.6.1972, BT **1972** 379 f = ETR **1972** 1040 ff; F CA Paris vom 23.12.1975, BT **1976** 48, 49; F CA Paris vom 9.2.1976, BT **1976** 200, 201; F CA Paris vom 10.5.1978, BT **1979** 157 f (zur Hemmung der Verjährung nach Art. 32, Kl. trat in 1. Instanz als Spediteur, in 2. als Frachtführer auf); F CA Paris vom 28.9.1981, BT **1981** 526 f; observation zu F CA Paris vom 24.11.1978, BT **1979** 137, 139; F CA Paris vom 12.1.1978, BT **1978** 144–145; F TGI Valence vom 18.11.1981, BT **1982** 211–212; F CA Paris vom 27.6.1979, BT **1979** 440 f zu Art. 31; F CA Metz vom 28.10.1987, BT **1988** 168 ff; B CA Lüttich vom 18.12.1967, ETR **1969** 965 ff.

[56] Z. B. ist die Verjährungsfrist durch Art. 32 Abs. 1 S. 3 c um drei Monate länger; F CA Paris vom 11.6.1982, BT **1981** 420 f. Siehe Art. 32 Rdn. 64.

[57] Siehe Art. 31 Rdn. 10; MüKo/*Basedow* Art. 31 Rdn. 6.

[58] Für Anwendung der CMR im Bereich der Garantiehaftung nach Art. 98, 99:
Zur **Verjährung** dieser Ansprüche F Cass vom 21.6.1982, BT **1982** 418 = ETR **1983** 805–808.
Zur **Reklamation** nach Art. 30 siehe F CA Paris vom 22.6.1966, BT **1966** 330; F TribCom Seine vom 20.5.1965, BT **1966** 98, 99 f; F CA Nîmes vom 5.11.1980, BT **1980** 600, 601.

[59] „Action en garantie" Art. 98, 99 Ccom. Sehr komplizierte Regelung; zum Überblick *Mercadal* 1996 Rdn. 45 ff, 49 ff; *Lamy 91* I Nr. 803. Auch die einengende Regreßvorschrift des Art. 108 Ccom wird nicht auf den Regreß des garantierenden Spediteurs angewendet; *Mercadal* 1996 Rdn. 50; F Cass vom 21.6.1982, BT **1982** 416 = ETR **1993** 805–808 (Verjährung); F CA Paris vom 8.1.1974, BT **1974** 201 ff; vom 9.6.1967, ETR **1969** 911, 914 f (Verjährung nach Art. 32 CMR für die Beziehung zwischen Speditionsversender und Frachtführer); ebenso F CA Lyon vom 27.6.1980, BT **1980** 504, 505; F CA Nîmes vom 5.11.1980, BT **1980** 600, 601. Anderer Ansicht noch F CA Paris vom 12.11.1982, BT **1983** 83 f.
Zur Nichtanwendung zwischen Spediteuren in einem der CMR unterstehenden Fall siehe F CA Rouen vom 16.6.1972, BT **1972** 379 f = ETR **1972** 1040 ff und dazu kritisch die observation BT **1972** 380; dazu auch Rdn. 17.
Zur Rechtskraftwirkung eines Vorprozesses nach Art. 31 Abs. 2 CMR siehe B CA Antwerpen vom 10.11.1981, JPA **1983/84** 177 ff und allgemein Art. 31 Rdn. 48 ff.
Für Anwendung F Cass vom 21.6.1981, ETR **1983** 216, 223; F CA de Paris vom 9.6.1967, ETR **1969** 911, 914 f = BT **1968** 110 ff (Verjährung nach Art. 32 CMR für die **Beziehung zwischen Speditionsversender und Frachtführer**); F TribCom Corbeil-Essones vom 18.4.1969, ETR **1969** 988, 994 f; F CA Paris vom 16.5.1969, ETR **1969** 986, 902 f; B Cass vom 17.9.1987, ETR **1988** 201, 204; B CA Brüssel vom 26.1.1969, ETR **1969** 943, 946; B CA Brüssel vom 19.10.1972, ETR **1973** 503, 507 f = **1974** 608, 613 f. Wer laufend Haus-zu-Haus-Transporte von Paris nach Antwerpen übernimmt und Fracht berechnet, handelt damit als Frachtführer; die CMR gilt für seine Verträge, B CA Brüssel vom 24.1.1969, ETR **1969** 937, 940; B TribCom Brüssel vom 12.2.1977, ETR **1978** 285, 289 f; B TribCom Verviers vom 7.4.1979, ETR **1979** 664, 670; B TribCom Lüttich vom 27.6.1985, ETR **1985** 572, 575 f.

[60] Z. B. überwiegend nicht Art. 31; siehe Art. 31 Rdn. 10.

[61] *Basedow* 49 ff; *Franz* S. 144 ff mit weiteren Nachweisen; *Arnade* TranspR **1992** 342 f. **Anwendung der CMR auf die Garantiehaftung** des Spedi-

teur ist nur transitaire;[62] insbesondere wenn der Spediteur kein Recht zur Auswahl des Frachtführers hat.[63] Die Abgrenzung zwischen den Untertypen des Speditionsvertrags bietet ähnliche Schwierigkeiten wie in Deutschland.[64] Insbesondere ist die Vereinbarung fester Kosten[65] und die Sammelversendung ein starkes Indiz für die Frachtführerstellung.[66] Die unmittelbare Anwendung der CMR auf einen Spediteur kann aber auch schon daraus folgen, daß er dem Auftraggeber nicht mitteilt, daß er als Spediteur handeln will[67] oder daß er mit dem „Transport" beauftragt worden ist.[68] Ob der Spediteur eigene Fahrzeuge besitzt, spielt dabei keine Rolle.[69]

(4) Nach englischem Recht

26 In der Sache ähnlich auch das **englische Recht**: danach wird jedenfalls der Fixkostenspediteur der CMR unterworfen; GB Queen's Bench Division vom 12. 10. 1979, ETR **1984** 411, 417–427.

(5) Nach dem Recht weiterer Mitgliedsstaaten

27 Sehr einschränkend in der Qualifikation des Fixkosten- und Sammelladungsspediteurs als Frachtführer dagegen das **italienische Recht**: *Basedow* 52. Das **schweizerische Recht** enthält keine den § 412, 413 HGBaF ähnlichen Vorschriften. Soweit der Vertrag als Speditionsvertrag zu qualifizieren ist, kann daher die CMR nicht angewendet werden und besteht weitgehende Freizeichnungsfreiheit. Allerdings können für die Auslegung des Vertrages zugunsten des Typus Frachtvertrag die Argumente der Sammelversendung, des Selbsteintritts und der Fixkostenberechnung (keine Provisionsberechnung) herangezogen werden. Damit kann ein ähnliches Ergebnis erreicht werden wie in der deutschen Rechtsprechung; Zivilgericht Basel-Stadt vom 14. 2. 1989, TranspR **1989** 428, 430 f. Entsprechendes gilt auch für die Niederlande.[70]

28 Aus der CMR selbst oder aus der Rechtsprechung der Mitgliedsländer läßt sich der **autonome Grundsatz** herleiten, daß die CMR stets auf Speditionsverträge im Selbsteintritt, zu festen Kosten oder über Sammelladung anzuwenden ist.[71] Dies erscheint sinnvoll – vor allem auch wegen Art. 31 CMR.[72] Diese atypischen Speditionsvarianten kann man durchaus als Beförderungsverträge im Sinne der CMR sehen. Zwar hat sie der deutsche Gesetzgeber 1998 in §§ 457, 458, 459, 466 Abs. 3 HGBnF erneut grundsätzlich dem Speditionsrecht unterstellt, dem Spediteur jedoch die Rechte und

---

teurs F Cass vom 21. 6. 1982, BT **1982** 418 = ETR **1983** 805 ff; F CA Paris vom 9. 2. 1976, BT **1976** 200–202; B TribCom Brüssel vom 12. 2. 1977, ETR **1978** 285, 289 f; B TribCom Verviers vom 7. 4. 1979, ETR **1979** 664, 670 f; B TribCom Antwerpen vom 16. 4. 1975, ETR **1975** 548 ff.

[62] F TribCom Paris vom 2. 4. 1973, BT **1973** 354 ff.

[63] F CA Paris vom 29. 2. 1972, BT **1972** 269.

[64] Siehe z. B. die Untersuchung der komplizierten Vertragsverhältnisse durch die F Cass vom 21. 6. 1981, ETR **1983** 216, 222 f; ferner F CA Nîmes vom 25. 5. 1982, BT **1982** 407 f.

[65] B CA Brüssel vom 26. 4. 1983, ETR **1983** 511, 516.

[66] Zum Überblick siehe *Basedow* 51 f; *Franz* S. 146; bei Sammelladung geht die CMR-Anwendung nicht über die Ankunft im Sammeldepot hinaus, ist daher der Spediteur nicht der Verjährung nach Art. 32 unterworfen, F Cass vom 22. 11. 1988, RDU **1988** 744 ff.

[67] B CA Brüssel vom 26. 4. 1983, ETR **1983** 511, 516; B CA Antwerpen vom 8. 11. 1989, ETR **1990** 83, 85.

[68] Beispiele: F Cass vom 13. 2. 1987, BT **1968** 210 f; B TribCom Verviers vom 7. 4. 1979, ETR **1979** 664, 760.

[69] B TribCom Verviers vom 7. 4. 1979, ETR **1979** 664, 760.

[70] Siehe z. B. Gerechtshof Amsterdam vom 6. 1. 1966, ETR **1966** 151 ff; NL Hof'-Gravenhage vom 17. 5. 1968, ETR **1968** 1227, 1233 (Speditionsbedingungen „FENEX" verstoßen gegen Art. 41 CMR).

[71] Siehe OLG München vom 23. 7. 1996, TranspR **1997** 33, 34; dazu auch oben Rdn. 3.

[72] Siehe Art. 31 Rdn. 8.

Pflichten eines Frachtführers auferlegt und ihn damit materiell als Beförderer behandelt. Der Grund für die weitgehende Aufrechterhaltung der bisherigen Regelung der §§ 412, 413 HGBaF lag darin, daß in diesen Grenzfällen die speditionsrechtlichen Geschäftsführungspflichten erhalten bleiben sollten. Bei Selbsteintritt übernimmt der Spediteur freiwillig die Beförderungspflicht. Auch bei der Fixkosten- und Sammelladungsspedition liegt jedoch wirtschaftlich bereits ein Frachtgeschäft vor. Diese Fälle wären schon in den Beratungen zum ADHGB (1857) beinahe als Frachtverträge behandelt worden. Wegen Stimmengleichheit für und gegen die Zuweisung zum Frachtrecht mußte der Vorsitzende der Kommission die Entscheidung für das Speditionsrecht treffen, mit einer dem heutigen Recht ähnlichen (damals dispositiven) Regelung. Die Denkschrift zum HGB bemerkte dann 1896 zum künftigen HGB: „Nach dem Entwurfe soll ... die Vereinbarung der bezeichneten Art nicht mehr als Spedition, sondern als Frachtgeschäft gelten ...".[73] Die neuere Rechtsprechung des BGH spricht vom Spediteur-Frachtführer.[74] Und behandelt ihn als CMR-Frachtführer. Mit deutschen Auffassungen ist daher die autonome Auslegung, nach der Selbsteintritt, Festkosten- und Sammelladungsspedition Frachtgeschäfte i. S. der CMR sind, durchaus zu vereinbaren. Die fortbestehenden speditionellen Rechte und Pflichten stören dabei nicht, denn die Beförderung ist in diesen Fällen Hauptleistungspflicht; siehe Rdn. 40.

ee) Kraftfahrzeug-Mietverträge

Kraftfahrzeug-Mietverträge für eine grenzüberschreitende Beförderung unterstehen nicht der CMR.[75] Auf einen solchen Vertrag, der als Scheingeschäft i. S. d. § 5 GüKG zur Umgehung des GüKG geschlossen worden war, konnte die CMR angewendet werden; OLG Hamm vom 12. 2. 1987, TranspR **1988** 65. Ein Mietvertrag, bei dem der Vermieter nach außen zum Zwecke der Dokumentenausstellung als Frachtführer auftritt, untersteht nicht der CMR – jedenfalls für Streitigkeiten zwischen den Partnern des Vertrags und ihren Rechtsnachfolgern; A OGH vom 30. 5. 1985, TranspR **1986** 225 f. Dagegen untersteht ein Frachtvertrag, der von einem gemieteten Fahrzeug ausgeführt wird, der CMR; der Vermieter und Fahrer des Fahrzeugs ist Gehilfe nach Art. 3 CMR.[76] Im Falle der Vermietung eines Fahrzeugs mit Dienstverschaffung des Fahrers unterliegen die mit dem Fahrzeug ausgeführten Frachtverträge der CMR.[77] **29**

ff) Gemischte Verträge, Beförderung als Nebenleistung

Die CMR verlangt nicht, daß die Beförderung einziger Inhalt des Vertrags ist. Daher fallen gemischte Verträge, die eine grenzüberschreitende Beförderung durch Kraftfahrzeuge zum Inhalt haben, ebenfalls unter die CMR, soweit die Beförderung Hauptpflicht ist[78] – etwa bei einem Vertrag über die Verbringung und Aufstellung von Maschinen oder Industrieanlagen.[79] Auf frachtrechtliche Bestandteile gemischter Verträge ist die CMR, auf andere Bestandteile des Vertrags das entsprechende Recht anzu- **30**

---

[73] Zu diesen historischen Vorgängen siehe *Helm* in FS der Wirtschafts- und Sozialwiss. Fakultät Erlangen-Nürnberg (1995) S. 414 f.

[74] Leiturteil: BGH vom 24. 6. 1987, BGHZ 101 172, 177 ff = TranspR **1987** 447, 449 = NJW **1988** 640 ff.

[75] F Cass vom 5. 1. 1988, Rev. dr. univ. **1988** 732 f.

[76] F CA Paris vom 17. 6. 1974, BT **1974** 321 f.

[77] F TGI Nancy vom 15. 1. 1987, BT **1987** 521.

[78] OLG Düsseldorf vom 2. 12. 1982, VersR **1983** 749, 750 (zu einem CMR-Vertrag mit Montageverpflichtung).
Siehe zur Abgrenzung zwischen Fracht- und Speditionsvertrag §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 1 ff; ferner § 425 HGBaF Rdn. 90; speziell zur CMR Art. 41 Rdn. 27 ff.

[79] Siehe Rdn. 22; OLG Düsseldorf vom 2. 12. 1982, VersR **1983** 749, 750 *Thume/Demuth* Art. 32 Rdn. 7.

wenden. Der Zweck der CMR, eine weitgehende Rechtsvereinheitlichung zu erreichen, erfordert, daß von ihrer zwingenden Regelung nicht durch eine kombinatorische Vertragsgestaltung Ausnahmen geschaffen werden können.[80] Wird allerdings ein Unternehmer sowohl als Zollbeauftragter wie als Beförderer hinsichtlich des gleichen Gutes tätig, ist es wohl angemessen, von jeweils selbständigen Verpflichtungen auszugehen,[81] so daß nur für Teile die CMR zur Anwendung kommt.

gg) Selbständige Verträge

31 Selbständige Verträge zwischen Frachtführer und Absender oder Empfänger unterliegen nicht der CMR. Z. B. fallen die Rechtsbeziehungen zwischen einem selbständigen Unternehmer und dem Absender über Verpackungsarbeiten nicht unter die CMR, auch wenn sie der Erfüllung von Absenderpflichten oder -obliegenheiten dienen. Der Vorrang der CMR vor Verträgen nationalen Rechts setzt sich aber durch, soweit in diesen Verträgen von Absender oder Frachtführer zum CMR-Transportvorgang gehörige Pflichten übernommen werden. Art. 41 CMR verhindert in solchen Fällen die Wirksamkeit von Abreden, die bestimmte Tätigkeiten als selbständige Verträge definieren wollen oder in ihrer Wirkung dazu führen, CMR-Recht mittelbar abzubedingen.[82] Rechtlich selbständige Verträge unterfallen dagegen nicht der CMR. So unterstehen z. B. Geschäftsbesorgungsverträge über Verzollung[83] aber auch Garantieverträge über Zollbehandlungen innerdeutschem Recht;[84] die Erstattung von Zollkosten verjährt nicht nach Art. 32 CMR.[85] Ebenso sind die Kosten einer wegen Nicht-Bereitstellung der Rückladung erforderlich gewordenen Leerfahrt dem Frachtführer vom Absender nach positiver Vertragsverletzung zu erstatten.[86]

hh) Ansprüche des Frachtführers gegen Absender oder Empfänger

32 Die CMR regelt auch in einer Reihe von Artikeln Ansprüche des Frachtführers; etwa in Art. 7, 22. Soweit diese nicht eingreifen, kommt auch in dieser Richtung die Anwendung von allgemeinem Leistungsstörungsrecht in Betracht. Daher kann eine Verletzung der Hinweispflicht des Absenders auf transporterschwerende Eigenschaften des Gutes in Betracht kommen.[87] Die Kosten einer wegen Nicht-Bereitstellung der Rückladung erforderlich gewordenen Leerfahrt sind dem Frachtführer vom Absender nach positiver Vertragsverletzung zu erstatten.[88]

ii) Multimodale Beförderung, Umladung

33 Ebensowenig ist erforderlich, daß alle Teile eines Beförderungsvertrags den Voraussetzungen der CMR entsprechen. Wird z. B. vereinbart, daß der Transport von Deutschland nach Antwerpen mit dem LKW erfolgt und dort auf ein Schiff umge-

---

[80] Zutreffend *Thume/Demuth* Art. 32 Rdn. 7.

[81] Siehe Rdn. 31.

[82] So etwa die Vereinbarung einer Vertragsstrafe für Verspätung (siehe Art. 23 Rdn. 64).

[83] BGH vom 23. 3. 1959, VersR **1995** 940; F CA Orléans vom 24. 3. 1987, BT **1987** 662 ff; Beispiel für einen selbständigen Verzollungsauftrag: OLG Hamm vom 27. 6. 1996, TranspR **1998** 295 ff.

[84] OLG München vom 8. 11. 1991, TranspR **1992** 60, 62; zu einem ähnlichen Fall ohne besonderen Vertrag OLG Saarbrücken vom 31. 1. 1992, TranspR **1992** 371 ff.

[85] So jedenfalls F CA Paris vom 4. 1. 1978, BT **1978** 117–119

[86] AG Köln vom 6. 2. 1985, TranspR **1985** 179, 181.

[87] OLG Düsseldorf vom 23. 1. 1992, TranspR **1992** 218 f (bei Kälte wegen Zähflüssigkeit nicht abpumpbare Petroleum-Additive, kein Anspruch bei fehlendem Verschulden des Absenders und vorausgesetzter Sachkunde des Frachtführers).

[88] AG Köln vom 6. 2. 1985, TranspR **1985** 179, 181.

laden und nach Irland weiterbefördert wird, so ist die CMR nur auf den grenzüberschreitenden Straßentransport anzuwenden. Für den weiteren Verlauf gilt dann Seerecht und etwa das für die anschließende Inlandsbeförderung maßgebliche irische Recht; siehe Rdn. 7, 4, 41, § 452 HGBaF Anh. V Rdn. 10, 19 ff.

jj) Beförderung gegen nicht-geldliche Gegenleistung

Besteht die Gegenleistung für die Beförderung nicht in Geld, steht ebenfalls der **34**
Anwendung der CMR nichts im Wege. Art. 1 CMR fordert nur entgeltliche Tätigkeit; darunter fallen auch geldwerte Gegenleistung, so etwa in Form von ausgetauschten Transportleistungen oder Kompensationsgeschäften; schließlich auch bei gesellschaftsrechtlicher Einbringung von Transportleistungen als Einlagen.[89]

b) Mittels Fahrzeugen, nicht auf eigenen Rädern

Fahrzeuge i. S. von Art. 1 Abs. 1 sind gem. Art. 1 Abs. 2 Kraftfahrzeuge. Als solche **35**
kommen nicht nur Lastkraftwagen, Anhänger und Sattelanhänger (Sattelauflieger, (Trailer[90]), sondern auch andere Kraftfahrzeuge in Betracht, insbesondere auch Personen- und Kombiwagen sowie PKW-Anhänger. Zur Abgrenzung des Kraftfahrzeugbegriffs siehe *Loewe* ETR **1976** 514 f; zum Beweis der Kfz-Beförderung OLG Frankfurt vom 21. 2. 1984, TranspR **1984** 97, 98.

Beförderung **„mittels Fahrzeugen"** ist die deutsche Übersetzung des maßgeb- **36**
lichen französischen Textes „au moyen de véhicules", der jedoch keinen sicheren Schluß zuläßt, ob es auf die Verladung in (auf) dem Fahrzeug ankommen soll. Eindeutig ist demgegenüber die englische Fassung „in vehicles". Nur diese entspricht auch im übrigen dem Grundkonzept der CMR, das vom Modell des Ver- und Ausladens in das Fahrzeug ausgeht.[91] Die Gegenauffassung müßte z. B. durch Analogie ermitteln, durch was anstelle die Stelle des „Ausladens" („décharger") in Art. 16 Abs. 2 S. 1 die Beendigung der Beförderung einträte; ebenso, was nach Art. 17 Abs. 4 c als Haftungsausschluß an die Stelle von Verladen (chargement, loading) und Entladen (déchargement, unloading) zu setzen wäre. Ungeklärt bliebe auch, wie auf den gezogenen Trailer Art. 2 anzuwenden wäre. Im übrigen sollte die Anwendung einer internationalen Konvention nach Möglichkeit vermeiden, sich durch Auslegung in Widerspruch mit dem eindeutigen Text auch nur einer verbindlichen Fassung zu setzen. Daher ist es erforderlich, den engeren, aber auch klareren, nicht mehr auslegungsfähigen englischen Begriff anzuwenden.

Die **Überführung von Kraftfahrzeugen** und Anhängern[92] **auf eigenen Rädern**[93] **37**
fällt nicht unter die CMR, da sie nicht „mittels Fahrzeugen" erfolgt,[94] wohl aber die gleichzeitige entgeltliche[95] Beförderung von Gütern des LKW-Eigentümers auf dem zu überführenden Fahrzeug.[96] Denn es kommt nicht darauf an, wem das für den Transport verwendete Fahrzeug gehört;[97] zutreffend OLG Düsseldorf aaO. Nicht

---

[89] Zutreffend *Thume/Demuth* Rdn. 8.
[90] F Cass vom 17. 2. 1970, ETR 1970 439, 445 = BT 1970 158.
[91] A. A. *Fischer*, TranspR **1995** 326, 336.
[92] Auch Sattelaufliegern; § 429 HGBaF Rdn. 38; *Fischer*, TranspR **1995** 326, 335.
[93] § 425 HGBaF Rdn. 84; *Fischer*, TranspR **1995** 326, 334 m. w. H.
[94] Zutreffend OLG Düsseldorf vom 14. 7. 1986, TranspR **1987** 24, 26; OLG Schleswig vom 25. 5. 1987, NJW-RR **1988** 283, 284; *Fischer*, TranspR **1995** 326, 334 f; siehe auch § 425 HGBaF Rdn. 84.
[95] Auch durch die Einbeziehung des Beförderungspreises in die Berechnung des Überführungspreises, OLG Düsseldorf aaO.
[96] OLG Düsseldorf aaO; *Fischer*, TranspR **1995** 326, 334 f m. w. H.; *Koller*[4] Rdn. 5; unzutreffend aber insoweit OLG Schleswig aaO.
[97] OLG Düsseldorf aaO.

gefolgt werden kann der Auffassung, die beim Überführen eines beladenen Trailers die CMR-Anwendung auch auf den geschleppten Trailer erstrecken will.[98] Die dafür angebrachten, angeblich für Gut und Fahrzeug „transportmitteltechnologischen Gegebenheiten" sind keineswegs, wie *Fischer* annimmt, für den gezogenen Wagen und die in ihm verladenen Güter gleich oder austauschbar.

c) Auf der Straße

38 Die Beförderung muß durch Kraftfahrzeuge auf der Straße vorgesehen sein. Zur Beförderung beladener Kraftfahrzeuge auf Trägerbeförderungsmitteln siehe Art. 2 CMR.

d) Einheitlicher Vertrag

39 Die Beförderung muß aufgrund eines einheitlichen Vertrages erfolgen. Sie darf nicht an der Grenze „gebrochen" sein.[99] Der Transport muß jedoch nicht auf demselben Fahrzeug ohne Umladung erfolgen.[100] Eine Umladung auf ein anderes Straßenfahrzeug betrifft nur die Ausführung, nicht aber den Rechtscharakter des Vertrags.[101]

e) Entgeltlich

40 Die Beförderung muß zwar entgeltlich, aber nicht gewerbsmäßig sein; siehe § 425 HGBaF Rdn. 89. Zur Rechtsnatur des CMR-Beförderungsvertrags als formlosen Konsensualvertrags siehe Art. 4 Rdn. 3.[102]

f) Maßgeblich: der Vertrag, nicht die Ausführung

41 Ob die Anwendungsvoraussetzungen der CMR nach Art. 1 vorliegen, bestimmt sich somit nicht nach der tatsächlichen Ausführung der Beförderung, sondern nur nach der übernommenen Verpflichtung.[103] Die CMR muß daher auch dann angewandt werden, wenn es zur Grenzüberschreitung nicht mehr kommt; zutreffend *Heuer* 30.

42 Konsequenterweise muß Entsprechendes auch gelten, wenn vereinbarungswidrig die Beförderung tatsächlich nicht oder nur teilweise durch Kraftfahrzeuge erfolgt.[104] Dies ist jedoch in der Literatur zur CMR bisher nicht klar anerkannt. *Heuer* scheint auf S. 33 vom Gegenteil auszugehen. *Loewe* ETR **1976** 512–524 will in diesem Fall die CMR zwar nur auf die auf der Straße ausgeführten internationalen Streckenabschnitte anwenden. Jedoch kommt er zu einer Haftung des Frachtführers mindestens im Umfang der CMR durch Anwendung der für den Vertragsbruch des Frachtführers gelten-

---

[98] So aber *Fischer*, TranspR **1995** 326, 335 f mit Hinweisen auf vereinzelte Auffassungen; zur Auslegung durch *Fischer* siehe Rdn. 36.

[99] Z. B. Weiterführung aufgrund eines neuen Kfz-Vertrags; durch Umladen auf ein Binnenschiff von Afghanistan nach der Sowjetunion; OLG Hamburg vom 20. 11. 1986, VersR **1987** 504 ff; siehe auch Art. 2 Rdn. 7. Ebenso fallen Ansprüche des Eigentümers eines Anhängers gegen den Eigentümer des schleppenden Motorwagens nicht unter die CMR; B Trib Antwerpen vom 27. 10. 1971, ETR **1972** 1054, 1056.

[100] Mißverständlich F Cass vom 21. 6. 1981, ETR **1983** 216, 223, die jedoch wohl damit meint, daß es sich nicht um einen durch Umladung auf ein Seeschiff gebrochenen Transport (von Nimes nach Hull) handeln darf.

[101] Ein Umladeverbot kann auch ohne Frachtbriefeintragung vereinbart werden, muß aber dann voll bewiesen werden; F CA Grenoble vom 13. 3. 1980, BT **1981** 306. Siehe auch Art. 6 Rdn. 24.

[102] Siehe auch *Thume/Teutsch* Rdn. Art. 4 Rdn. 13.

[103] Zutreffend *Heuer* 29 f; Beispiele: B CA Antwerpen vom 23. 3. 1983, ETR **1983** 518, 525. Siehe auch § 425 HGBaF Anh. V Rdn. 68 ff.

[104] So z. B. B CA Antwerpen vom 23. 3. 1983, ETR **1983** 518, 525 für eine vertragswidrige Unterbeförderung mit der Eisenbahn.

den nationalen Bestimmungen. Es erscheint jedoch richtiger und auch sachlich angebracht, entsprechend dem Wortlaut des Art. 1 Abs. 1 S. 1 CMR nur auf den Inhalt der Vertragsvereinbarung, nicht dagegen auf die tatsächliche Ausführung abzustellen. Mit dem Abschluß des CMR-Vertrags kauft sich der Absender in eine eindeutig umrissene Vertragsposition ein. Es ist nicht einzusehen, wieso diese sich durch die willkürliche Abweichung des Frachtführers vom Vertrag ändern sollte. Richtig daher auch LG Krefeld vom 15. 12. 1987, TranspR **1988** 1021 f: Sagt der multimodale Beförderer Haftung nach CMR für den gesamten Transport zu, dann haftet er, auch wenn er den Container vom Trailer auf das Schiff umladen läßt, für die Seebeförderung nach Maßgabe der CMR.

Zweifelhaft kann sein, ob die CMR auch dann gilt, wenn im Frachtvertrag die Beförderung mit einem anderen Beförderungsmittel vorgesehen war, dann aber grenzüberschreitend auf der Straße ausgeführt wurde. Diese Frage stellt sich insbesondere bei den häufig anzutreffenden Fällen der Beförderung von Luftfrachtgütern auf dem Landweg (sogenanntes Trucking). Hier wurde die Ansicht vertreten,[105] daß der Luftfrachtführer bei einer vertragswidrigen Wahl dieses Beförderungsweges nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung und insoweit zugleich auch unbeschränkt zu haften habe. Den diesbezüglichen Meinungsstreit hat der BGH[106] zwischenzeitlich dahin entschieden, daß für Transportschäden an Luftfrachtgut anläßlich einer – auftragswidrigen oder vom Auftrag gedeckten – Beförderung im Straßengüterverkehr nach den für den Straßengüterverkehr geltenden Vorschriften (CMR) gehaftet wird; siehe Anh. V nach § 452 HGBaF Rdn. 68 ff. **43**

Ist ein **Frachtvertrag ohne Benennung der Art des einzusetzenden Beförderungsmittels** geschlossen und wird dann die Beförderung grenzüberschreitend auf der Straße ausgeführt, ist gem. § 315 BGB die CMR anzuwenden.[107] Auf solche Verträge will OLG Köln vom 4. 4. 1986, TranspR **1986** 432 f nicht die CMR anwenden. Dem ist in dieser allgemeinen Form nicht zuzustimmen, da auch durch § 315 die für die CMR-Anwendung erforderlichen Voraussetzungen in den Inhalt des Vertrags eingebracht werden können. Unzutreffend wohl auch OLG Düsseldorf vom 13. 7. 1978, VersR **1978** 1016, das auf einen abgebrochenen Transport, der möglicherweise Umladung von der Bahn auf LKW an der Grenze vorsah, gem. § 413 HGBaF Abs. 1 die CMR anwendet. **44**

2. Beförderung durch die öffentliche Hand

Auch soweit Staaten oder staatliche Einrichtungen und Organisationen entgeltliche Beförderungen vornehmen, ist die CMR nach Art. 1 Abs. 3 anzuwenden. Daher ist sie auch für grenzüberschreitende LKW-Transporte der Deutschen Bundesbahn maßgeblich; ebenso für Beförderungen durch staatliche und volkseigene Betriebe. **45**

3. Sachliche Ausnahmen von der Anwendbarkeit, Abs. 4

Folgende Gegenstände von Transporten sind von der Anwendung der CMR ausgeschlossen:[108] **46**

---

[105] LG Frankfurt vom 26. 2. 1981 und OLG Frankfurt vom 11. 11. 1981, VersR **1982** 697; *Willenberg/Lucas*, TranspR **1989** 201 ff und eingehender: Anh. V nach § 452 HGBaF Rdn. 85.

[106] BGH vom 17. 5. 1989, TranspR **1990** 19. Siehe insoweit ergänzend: OLG Hamburg vom 24. 10. 1991, TranspR **1992** 66.

[107] Siehe dazu BGH vom 13. 4. 1989, TranspR **1989** 328; § 425 HGBaF Rdn. 8 f und Anh. V nach § 452 HGBaF Rdn. 4.

[108] Ob sie Güter im Sinne des CMR-Frachtrechts sind, ist daher belanglos; *Fischer*, TranspR **1995** 326, 328.

a) Postbeförderung

47 Nach Art. 1 Abs. 4 a gilt die CMR nicht für die Beförderung von Post. Auslandsbeförderungen durch die Deutsche Bundespost werden trotz ihrer privatrechtlichen Grundlage nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt. Siehe dazu § 452 HGBaF Rdn. 4. Das Transportrechtsreformgesetz hat die Vorschrift des § 452 HGBaF, welche die Postbeförderung von dem Frachtrecht der §§ 425 ff HGBaF ausdrücklich ausgenommen hatte, ersatzlos gestrichen. Infolgedessen gelten die frachtrechtlichen Bestimmungen der §§ 407 ff HGBnF nunmehr ebenso auch für Postbeförderungsgeschäfte, so daß nach neuem Recht jedes Postgut zugleich auch „Gut" i. S. des § 407 HGBnF ist. Doch war hier gesetzgeberisch andererseits den mit der massenhaften Abwicklung solcher Transporte verbundenen besonderen Haftungsrisiken Rechnung zu tragen. Deshalb kann der Frachtführer sich bei der Beförderung von Briefen und briefähnlichen Sendungen von seiner Haftung der §§ 425 ff HGBnF bereits dem Grunde nach, ansonsten auch in der Höhe ganz oder teilweise freizeichnen, wobei ihm nicht nur der Weg einer Individualvereinbarung, sondern bemerkenswerterweise sogar auch der von AGB eröffnet ist, §§ 449, 466 HGBnF.[109]

b) Beförderung von Leichen

48 Die Beförderung von Leichen (Art. 1 Abs. 4 b) unterfällt nicht der CMR und unterfiel auch im innerstaatlichen Bereich nicht dem GüKG und der KVO, sie unterfiel und unterfällt innerstaatlich ausschließlich den Regelungen des HGB. Siehe § 425 HGBaF Rdn. 20.

c) Beförderung von Umzugsgut

49 Die Beförderung von Umzugsgut[110] unterliegt nach Art. 1 Abs. 4 c ebenfalls nicht der CMR. Welches Recht anstelle der CMR gilt, bestimmt sich nach den allgemeinen Grundsätze des Kollisionsrechts; siehe § 425 HGBaF Rdn. 58 ff und Art. 1 Rdn. 79 ff. Ist danach deutsches Rechts anzuwenden, unterliegen diese Beförderungen den §§ 450–450 h HGB.

50 **Umzugsgut i. S. von Art. 1 Abs. 4 c CMR setzt voraus,** daß die transportierten Gegenstände einer einheitlichen Einrichtung von Räumen sind und nunmehr dem gleichen Zweck in anderen Räumen dienen sollen.[111] B TribCom Antwerpen vom 1. 4. 1980, ETR **1980** 461, 469 f will die reine Beförderung von Möbeln ohne Auseinandernehmen, Ein- und Auspacken der Möbel der CMR unterwerfen. Ist ein Teil der

---

[109] *Koller*[4] § 449 HGB Rdn. 1.

[110] Bis zu seiner Aufhebung durch das TRG zum 1. 7. 1998 unterlagen diese Transporte zwingend den Bedingungen des GüKUMT, Anh. IV nach § 452 HGBaF, auch wenn sie nicht in besonderen Möbeltransportfahrzeugen erfolgten, BGH vom 30. 4. 1997, TranspR **1998** 153, 155 (zuletzt GüKUMB). Die KVO war seit der Aufhebung von § 1 Abs. 2 KVO nicht mehr anzuwenden (OLG Hamburg aaO), siehe Rdn. 90 ff; GüKUMT und GüKUMB galten als Verbraucherschutzrecht auch für grenzüberschreitende Umzugstransporte, jedenfalls, soweit ausländisches Recht nicht entgegenstand; BGH vom 10. 3. 1994, VersR **1994** 837, 838; LG Bonn vom 24. 7. 1990, TranspR **1991** 25, 26. Inwieweit dies auch für nach dem 1. 1. 1994 abgeschlossene Verträge gelten konnte, ließ der BGH offen. Die Frage war grundsätzlich zu bejahen; jedoch konnten zuletzt mit dem Absender günstigere Bedingungen vereinbart werden; siehe vor § 1 GüKUMT, Anh. IV nach § 452 HGBaF Rdn. 3, 11 f. Besondere Umzugsbedingungen wie die AGB für Umzugstransporte von und nach Übersee (BAnz **1988** 188 f, siehe vor § 1 GüKUMT, Anh. IV nach § 452 HGBaF Rdn. 12), konnten daher mit der CMR nicht in Konflikt geraten, soweit sie wirklich für Umzugsgut vereinbart wurden.

[111] OLG Hamburg vom 28. 2. 1985, TranspR **1985** 188 f.

Sendung Umzugsgut, so unterliegt der andere Teil der CMR; OLG Hamburg vom 3.7.1980, VersR **1980** 1075, 1076 m. krit. Anm. von *Bischof* VersR **1981** 708 ff.

Für die grenzüberschreitende Beförderung von **Handelsmöbeln** (die nicht Umzugsgut sind) gilt die CMR. **51**

d) Erweiterte Haftung bei Vorsatz und gleichstehender Fahrlässigkeit (Art. 29 CMR)

In diesen Fällen schließt die CMR die Anwendung ihrer haftungsmildernden Bestimmungen aus und eröffnet daher dem ergänzend anzuwendenden nationalen Recht ausnahmsweise eine breitere Anwendungsmöglichkeit. **52**

4. Sachliche Erweiterungen über den Frachtvertrag hinaus

Während die generelle Anwendbarkeit der CMR stets von einem Frachtvertrag abhängt und sich gemäß den Grundsätzen des Schuldrechts auf die Parteien dieses Vertrages beschränkt, (siehe Rdn. 17 ff), ist in einzelnen Bestimmungen der CMR und in den Regeln des ergänzend anzuwendenden Rechts eine Erweiterung des Anwendungsbereichs vorgesehen. **53**

a) Anwendungserweiterungen durch die CMR selbst

Die CMR sieht in Art. 28, 31 und 32 erhebliche **Erweiterungen des Anwendungsbereichs** vor. In Art. 28 Abs. 1 wird für die Haftungseinschränkungen eine Anwendung auch auf nichtvertragliche Ansprüche angeordnet und diese in Abs. 2 auch auf Gehilfen ausgedehnt. Art. 32 setzt für seine Anwendung nur eine der CMR unterstehende „Beförderung" voraus, gleich auf welcher Rechtsgrundlage die Ansprüche beruhen und erweitert damit den Geltungsbereich der Spezialverjährung auf außervertragliche Ansprüche aus einer solchen Beförderung. Damit greift diese Regelung erheblich über Art. 1 hinaus.[112] **54**

b) Anwendungserweiterungen aufgrund nationalen Rechts

Siehe zu dem gerade im Bereich des deutschen Rechts sehr breit eröffneten Anwendungsfeld der CMR Rdn. 3–8, 22 ff. **55**

II. Örtliche Anwendungsvoraussetzungen

Für die Anwendung der CMR haben die Gerichte der Mitgliedstaaten (siehe Rdn. 15) nur zu prüfen, ob **entweder der Ort der Übernahme** des auf der Straße zu befördernden Gutes **oder der vertraglich vorgesehene Ablieferungsort in einem Mitgliedsstaat** liegt.[113] Die Bestimmung dieser Orte wird bei Frachtbriefeintragung durch Art. 9 Abs. 1 (widerleglich) bewiesen.[114] Dabei wird ein durchgehender Beförderungsvertrag vorausgesetzt, der eine Grenzüberschreitung auf der Straße vorsieht. Wird das Gut an der Grenze[115] abgeliefert und neu aufgegeben, liegt kein grenzüber- **56**

---

[112] Siehe hierzu Art. 28 Rdn. 1, 31 Rdn. 7 ff und Art. 32 Rdn. 6 ff.

[113] Daher Anwendung etwa auf einen Transport von Griechenland nach Frankreich; F CA Paris vom 22.6.1977, BT 1977 468 f; auf den tatsächlichen Ablieferungsort kommt es nicht an: so schon B CA Brüssel vom 19.12.1968, ETR **1969** 948, 951.

[114] Siehe Art. 9 Rdn. 13; Art. 6 Rdn. 14.

[115] Keine CMR-Anwendung, wenn Umladung und Neuaufgabe 250 m vor der Grenze erfolgt sind; NL Rb Amsterdam vom 9.11.1975, SS **1976** 135 f (zu Art. 32 CMR).

schreitender Frachtvertrag vor.[116] Gleiches gilt, wenn aufgrund eines durchgehenden Frachtvertrags das Gut die Grenze nicht auf dem LKW, sondern auf einem anderen Beförderungsmittel, z. B. auf einem Binnenschiff überschreitet; OLG Hamburg vom 20. 11. 1986, VersR **1987** 504. Hat der Frachtführer die Beförderungspflicht für einen grenzüberschreitenden Transport übernommen, so spielt demgegenüber die Frage der tatsächlichen Umladung weder eine Rolle, wenn nach Grenzüberschreitung umgeladen wird (B CA Brüssel vom 19. 12. 1968, ETR **1969** 948, 951), noch wenn dies an der Grenze erfolgt.[117] Anhalten im Ausgangsland zum Zuladen anderer Güter hat keinen Einfluß auf den Ablieferungsort.[118]

57 Wird bei einem Frachtvertrag, der auf eine grenzüberschreitende Beförderung gerichtet ist, **aufgrund des Verfügungsrechts des Absenders das Gut nicht über die Grenze hinweg befördert** (siehe Art. 12 CMR), so findet – entsprechend der ursprünglichen Vereinbarung – dennoch die CMR Anwendung. Umgekehrt gilt die CMR nicht, wenn bei einem zunächst auf innerstaatliche Beförderung gerichteten Frachtvertrag aufgrund einer Weisung des Verfügungsberechtigten die Grenze überschritten wird. Soll durch eine derartige Handhabung innerstaatliches Recht umgangen werden, so ist der tatsächlich beabsichtigte Verlauf der Beförderung maßgeblich; siehe *Loewe* ETR **1976** 543 f.

58 Auf **Wohnsitz und Staatsangehörigkeit der Parteien** kommt es nach Art. 1 Abs. 1 S. 2 ausdrücklich nicht an.[119] Daher ist die CMR zwingende Vertragsordnung für den gesamten aus- und eingehenden Straßengüterverkehr der Bundesrepublik Deutschland[120] – wie auch aller Mitgliedsstaaten.[121] Das OLG Düsseldorf stellte daher in einem frühen Urteil zu Unrecht zusätzliche Überlegungen darüber an, ob bei einem Transport von der Türkei nach Deutschland die CMR evtl. als vereinbartes Recht gelten sollte.[122]

59 Der Verkehr **zwischen Großbritannien und der Kanalinsel Jersey**, für die die CMR nicht in Kraft gesetzt wurde, soll nicht der CMR unterliegen, da es sich hierbei nicht um einen internationalen Transport handelt.[123]

60 Die CMR ist nicht anzuwenden, wenn **Deutschland nur Transitland** ist, Übernahme- und Ablieferungsort dagegen im gleichen Staat liegen (z. B. von Österreich nach Österreich durch Deutschland oder umgekehrt beim nationalen Transport, der von Freiburg i. Br. nach Aachen durch Frankreich führt); zutreffend *Precht/Endrigkeit*[3] 45.

---

[116] Eine durch bloße Auslegung des Vertrags bewirkte Aufteilung in zwei nationale Beförderungen entsprechend dem Kaufvertrag ohne Zwischenablieferung und Neuaufgabe ist nicht möglich, allein schon, weil sonst die Umgehung der CMR zu leicht eröffnet würde; unrichtig daher F CA Paris vom 9. 3. 1974, BT **1974** 213 ff; zutreffend dort die observation S. 215. Aufspaltung von Frachtführern siehe im einzelnen MüKo/*Basedow* Rdn. 36.

[117] Zutreffend *Precht/Endrigkeit*[3] 45 f. Der Ablieferungsort ändert sich erst recht nicht, wenn während der Fahrt noch andere Güter zugeladen werden; D KG vom 11. 1. 1995, TranspR **1995** 342, 344.

[118] D KG vom 11. 1. 1995, TranspR **1995** 342, 344; siehe auch Art. 6 Rdn. 14.

[119] Zutreffend OLG Nürnberg vom 14. 6. 1965, ETR **1971** 247 = RIW/AWD **1965** 339; NL Rb Rotterdam vom 27. 4. 1971, ETR **1971** 830, 834 ff.

[120] Für den Verkehr nach der DDR einschließlich Ost-Berlin (KG vom 13. 3. 1980, TranspR **1980** 948 f) und durch die DDR in Drittländer galt die CMR, nicht aber für den Transitverkehr von Westdeutschland nach Westberlin und zurück, weil Übernahme- und Ablieferungsort nicht in zwei verschiedenen Staaten lagen. Für Beförderung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Ostberlin galt die CMR.

[121] Siehe z. B. F CA Paris vom 22. 6. 1977, BT **1977** 468 f.

[122] Vom 18. 11. 1971, VersR **1973** 177 = RIW/AWD **1973** 401; zutreffend Kropholler RIW/AWD **1973** 402; ähnliches Urteil F CA Paris vom 22. 6. 1977, BT **1977** 468 f.

[123] MüKo/*Basedow* Rdn. 32 m. w. N.; *Müller*, DVZ Nr. 14 vom 1. 2. 1990 12.

Deutsche Gerichte haben die CMR **auch auf Transporte anzuwenden, die mindestens von oder nach einem außerdeutschen Mitgliedsland ausgeführt werden.**[124] **61**

C. Völkerrechtliche Verbindlichkeit der CMR (Art. 1 Abs. 5)

Die CMR legt in Art. 1 Abs. 5 ausdrücklich die Unzulässigkeit entgegenstehender völkerrechtlicher Vereinbarungen fest. Ausnahmen gelten nur für den Fall des kleinen Grenzverkehrs und für die Zulassung eines Frachtbriefs als Traditionspapier für rein innerstaatliche Transporte. Beide Arten von Sonderabkommen sind, zumindest durch die Bundesrepublik Deutschland, bisher nicht abgeschlossen worden; siehe auch *Loewe* ETR **1976** 521. Probleme mit der Abgrenzung zu anderen internationalen Übereinkommen bestehen insbesondere im Hinblick auf die noch nicht in Kraft getretene UN-Konvention über die internationale multimodale Güterbeförderung, die in Art. 30 Abs. 4 eine Kollisionsregelung vorsieht; siehe § 425 HGBaF Rdn. 52. **62**

Die völkerrechtliche Verbindlichkeit der CMR hat auch zum Inhalt, daß die **Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Anwendung der materiellen Regeln der CMR durch ihre Gerichte durchzusetzen.** In der Bundesrepublik Deutschland geschieht dies durch Art. 25 GG. Die Rspr. des italienischen Kassationshofs zu den Anwendungsvoraussetzungen der CMR (siehe oben Rdn. 2) verletzt daher die völkerrechtlichen Pflichten des Mitgliedstaates Italien. **63**

D. Inhalt der CMR

Die CMR regelt nur einzelne Fragenbereiche des Frachtvertrags, läßt also zahlreiche Sachfragen außerhalb ihrer Regelungskompetenz.[125] Vor allem betrifft dies die Preise für die Transportleistung. Grundsätzlich können vor allem alle Entgelte ohne Einengung durch Art. 41 frei vereinbart (oder durch verbindliche Tarife festgelegt) werden. Mit der völligen Aufhebung aller Tarife in der EU sind dort also alle Preisvorschriften entfallen.[126] In einer großen Zahlung von Anwendungsfällen ist nationales Recht anzuwenden; siehe Rdn. 75 ff. Die Ausstellung eines Frachtbriefs ist nicht zwingend vorgeschrieben.[127] **64**

Weiter ist zu nennen:

der Schadensersatz wegen Nichterfüllung;
die Pfand- oder Zurückbehaltungsrechte;
die Fragen der Gültigkeit des Vertrags.

Aufschluß im einzelnen gibt die (unvollständige) Aufzählung der durch ergänzendes nationales Recht zu regelnden Fragenkreis in Rdn. 80.

---

[124] Z.B. von der DDR nach Frankreich: OLG Koblenz vom 2.7.1976, VersR **1976** 1151; von Holland nach Kuwait: OLG Hamburg vom 14.12.1978, VersR **1980** 584 f.

[125] Siehe dazu schon eingehend *Loewe* ETR **1976** 503 ff, Nr. 9 S. 507 („Beförderungspreis" und „Vertragserfüllung").

[126] Siehe Art. 4 Rdn. 13.

[127] Art. 4 Rdn. 13.

E. Auslegung und ergänzende Anwendung nationalen Sachrechts

I. Auslegung und Selbstergänzung der CMR aus sich heraus

1. Auslegung und Selbstergänzung

65 Als internationales Einheitsrecht soll die CMR zur Rechtsangleichung beitragen. Sie kann diese Aufgabe am besten erfüllen, wenn sie von den Gerichten der beteiligten Staaten möglichst einheitlich interpretiert und ergänzt wird, unter Zugrundelegung der nach Art. 51 Abs. 3 maßgeblichen englischen und französischen Originalfassungen. Diese sind möglichst so zu interpretieren, daß sie den gleichen Sinn ergeben.[128] Soweit irgend möglich, sollte die CMR daher aus sich heraus ohne Rückgriff auf nationale Rechte ausgelegt oder durch Analogie aus ihren eigenen Vorschriften ergänzt werden.[129] *Kropholler* S. 293 (Fn. 129) fordert mit Recht, ein Gericht müsse sich vor jeder weitgehenden Rechtsfortbildung fragen, ob sie überhaupt so begründet werden kann, daß die Gerichte der ausländischen Partner ihr folgen werden. Es bedürfe einer Abwägung, ob eine rechtsvergleichende Fortbildung im internationalen Geist gewagt oder der Rückzug in das autonome staatliche Zivilrecht angetreten werden solle.[130]

66 In zahlreichen Einzelfeldern hat sich dieser Grundsatz auch in der internationalen Praxis weitgehend durchgesetzt; siehe etwa zur Schriftlichkeit § 32 Abs. 2 S. 1 (dort Rdn. 110 und Rdn. 136); Art. 20 Rdn. 10, Art. 27 Rdn. 10. Vielfach läuft die Entwicklung auf diese Auslegung zu; siehe etwa Rdn. 19 f zum Begriff der Beförderung. Freilich sind alle zweifelhaften Interpretationen der CMR und Zugrundelegung allgemeiner Rechtsgrundlagen nicht hilfreich. Denn Regeln, die nur von einzelnen Personen und Ländern als allgemein proklamiert werden, schaden der Rechtsvereinheitlichung durch die damit entzündeten Konflikte zwischen den Gerichten der Mitgliedsländer, die in jedem Land Rechtskulturen (insbesondere Rechtsregeln) aufgebaut haben und ständig von ihnen Gebrauch machen. Es ist daher in vielen Fällen besser, die Entscheidungen dem ergänzend anzuwendenden Recht zu überlassen.[131]

67 Andererseits ist das **Beharrungsvermögen nationaler Rechtsordungen** noch immer sehr stark. So erhält z. B. die französische Rechtsprechung an wichtigen Stellen internrechtliche Ergebnisse mehr oder weniger stillschweigend entgegen eindeutiger Regelung der CMR aufrecht.[132] Da die einzelnen Rechtsordnungen unterschiedliche Systeme zur Lösung ähnlicher Probleme entwickelt haben, kann es besser sein, diesen Systemen die richtige Fallentscheidung als Aufgabe zuzuweisen.[133]

---

[128] BGH vom 10. 10. 1991, TranspR **1992** 100, 101 f = VersR **1992** 383 ff = BGHZ **115** 299 ff.

[129] BGH vom 28. 2. 1975, NJW **1975** 1597, 1598; vom 6. 7. 1979, BGHZ **75** 92, 94; vom 6. 5. 1981, TranspR **1982** 41 ff = VersR **1982** 929, 930; vom 14. 7. 1983 BGHZ **88** 157, 161 ff = NJW **1984** 565 ff = TranspR **1984** 68–73 = VersR **1984** 134 ff; vom 7. 3. 1985, BGHZ **94** 71 ff (zum Aufrechnungsverbot); vom 25. 10. 1985, NJW **1985** 555 ff = TranspR **1985** 48 ff (unter bestätigender Heranziehung deutschen Rechts); OLG Düsseldorf vom 27. 3. 1980, VersR **1980** 826 f; OLG Hamburg vom 28. 2. 1985, TranspR **1985** 188; vom 27. 10. 1988, VersR **1989** 719, 720; zum WA BGH vom 27. 10. 1978, VersR **1978** 83, 85; A OGH vom 16. 3. 1977, ÖJZ **1978** 101; mit eindrucksvoller Begründung auch A OGH vom 27. 4. 1987, SZ **60** 70, S. 363, 366 ff = TranspR **1987** 372 ff = ETR **1988** 193 ff; GB Queen's Bench Division vom 17. 2. 1988, (ITT Schaub-Lorenz v. Birkart), RDU **1988** 762, 766 = Lloyd's Rep **1988** I 487–495.
Zur Auslegung internationalen Einheitsrechts siehe in diesem Sinne *Kropholler* Internationales Einheitsrecht, S. 358 ff; zur Rechtsfortbildung S. 293 ff; zur CMR grundsätzlich MüKo/*Basedow* Einl. Rdn. 19; *Fischer*, TranspR **1995** 326.
Anwendungsfälle siehe Art. 17 Rdn. 52; Art. 11 Rdn. 9.

[130] S. 303 f; entsprechend siehe auch EuGH vom 21. 6. 1978, RIW 1978 685 zum EKG.

[131] Siehe z. B. zum Mitverschulden Art. 10 Rdn. 16; zum allgemeinen deutschen Schadensrecht Art. 11 Rdn. 5 f.

[132] Siehe z. B. Art. 30 Rdn. 40.

[133] Siehe z. B. Art. 10 Rdn. 16.

Dem Wortlaut des Übereinkommenstextes kommt zur Sicherstellung der Rechtsvereinheitlichungsfunktion eine hohe Bedeutung zu.[134] Gerade dies wird freilich in vielen Fällen nicht beachtet.[135] Maßgeblich sind ausschließlich die französische und die englische Fassung. Diese beiden Versionen sind inhaltlich in Einzelheiten nicht voll entsprechend formuliert. Es bedarf dann einer (in allen Mitgliedsländern möglichst einheitlichen) gemeinsamen Auslegung durch alle Staaten. Diese ist in der Praxis nicht durchzusetzen; zumindest die Staaten englischer oder französischer Sprache wenden meist ohne nähere Überlegungen ihre Version an.[136] Der deutsche Text ist nur eine Übersetzung der deutschsprachigen Staaten und kann daher keine vom Originaltext abweichende Auslegung begründen.[137] Bringt der Wortlaut einer Vorschrift einen in sich eindeutigen Sinn, kann aus in Einzelheiten etwas anderen Formulierung eines anderen Artikels kein einschränkendes Argument hergeleitet werden.[138] Die Auslegung „aus sich heraus" ist in solchen Fällen die einzige international vertretbare Lösung. Vielfach wird eine solche Auslegung jedoch nach theoretisch-begrifflichen Grundsätzen versucht, was zur Verzerrung der eher sachbezogenen Regeln der CMR führen kann. Ein Beispiel für unangebrachte Begrifflichkeit ist etwa die Deklaration, eine Regelung sei **„abschließend geregelt"**.[139] Dieser Ausdruck will nicht sagen, daß betreffende Regelung zwingend ist; dies ist nach Art. 41 ohnehin generell festgelegt. Sie zielt meist darauf hin, daß neben ihr kein nationales Recht angewendet werden kann. Auch dieser Grundsatz ist mit ihrer zwingenden Natur bereits begründet. Es kann sich also dabei nur um den Versuch handeln, Aussagen unter die zwingende Regelung zu bringen, die aus ihrem Wortlaut nicht erfaßt sind. Beispielsweise ist Standgeld in der CMR nicht erwähnt. Es als „abschließenden" Regelung zwingend unter den Begriff der Kosten zu ziehen, obwohl es auch Entgelt und daher frei bestimmbar sein kann, ist nicht akzeptabel. Vielmehr sind rein sachliche, soweit wie möglich international gleiche Gründe für solche Entscheidungen zu finden. Lassen sich diese nicht finden, bleibt nur der Rückgriff auf ergänzendes nationales Recht offen. **68**

Die Auslegung aus sich heraus verspricht auf der anderen Seite nur Erfolg, wenn sie sich von Rechtsanwendern anderer Mitgliedstaaten nachvollziehen und übernehmen läßt. Die Erwartungen an die Wirkung der Rechtsvereinheitlichung dürfen daher nicht zu hoch gesetzt werden.[140] **69**

Die **deutsche Rechtsprechung zur CMR hat jedoch bisher eine deutliche Neigung zur Flucht in das deutsche Recht gezeigt** und zwar überdies in die speziellst geregelten Normen – in die KVO. **70**

2. Heranziehung ausländischer Rechtsprechung und Literatur

Als Möglichkeit der Auslegung und Selbstergänzung kommt vor allem die Heranziehung ausländischer Rspr. und Literatur in Betracht. Deutsche Gerichte machen von ihr aber nicht allzu oft Gebrauch.[141] Umgekehrt werden deutsche Urteile – selbst **71**

---

[134] BGH vom 21. 11. 1996, TranspR 1997 164, 165 = NJW 1997 729–730; *Fischer*, TranspR 1995 326, 327.

[135] Siehe z. B. Art. 30 Rdn. 42; Art. 11 Rdn. 7.

[136] Siehe hierzu Art. 17 Rdn. 11 ff, Art. 51 Rdn. 3.

[137] Siehe Art. 51 Rdn. 4.

[138] Beispiel Auslegung des globalen Schadensbegriffs in Art. 11 Abs. 2 S. 2 durch reine Wortauslegungen; siehe Art. 11 Rdn. 7.

[139] Siehe z. B. Rdn. 79.

[140] So wenn *Koller*[4] Art. 30 Rdn. 9 den Rückgriff auf ergänzendes nationales Recht als „unzulässig" verwirft; richtig aber vor Art. 1 Rdn. 7. Siehe auch Art. 30 Rdn. 42, 47.

[141] Z. B. BGH vom 7. 3. 1985, BGHZ 94 71, 74 (Heranziehung des österr. OHG); BGH vom 14. 7. 1983, BGHZ 88 157 ff = NJW 1984 565 ff = TranspR 1984 68–73 = VersR 1984 134 ff (um-

wenn die Sprachbarriere überwunden werden kann – von ausländischen (außer österreichischen) Gerichten selten zitiert, weil sie häufig stark mit sehr speziellem innerdeutschem Sonderrecht (KVO, ADSp) verflochten sind. In vielen Ländern fehlen den Urteilen fast alle Bezugnahmen auf Literatur und Rechtsprechung.[142] In anderen Ländern werden ausländische Rechtsprechung und Theorie jedoch gelegentlich sehr intensiv verarbeitet.[143]

72 Inwieweit die **Rechtsprechung anderer Mitgliedstaaten als Auslegungsgrundlage** herangezogen werden kann, ist problematisch. Hat sich eine ganz überwiegende Auslegung innerhalb der Staatengemeinschaft der CMR durchgesetzt, so kann diese selbstverständlich zugrundegelegt werden.[144] Doch handelt es sich dabei um eine Entscheidung, von der nach deutschem Recht das Gericht jederzeit in späteren Entscheidungen abweichen kann.

73 Die Verbindlichkeit **englischen und französischen Fassungen** (Art. 51 CMR) **beschränkt sich auf den Text der CMR.** Bei Entscheidungen und Rechtsmeinungen sind diese Fassungen nicht verbindlich. Die CMR hat es soweit wie möglich vermieden, irgendein nationales Rechtssystem zu ihrem Inhalt zu erklären. Verbindlich ist dies aber nur bei sprachlich feststehenden, also kaum auslegungsbedürftigen Begriffen und Formulierungen. Wenn aber ein Begriff sprachlich keinen eindeutigen Inhalt hat und daher selbst noch auslegungsbedürftig ist, kann die in einem Land getroffene Auslegung keine bindende Wirkung gegenüber Gerichten anderer Länder beanspruchen.[145] Dies ist etwa am Begriff „total loss" in der englischen Rechtsprechung deutlich zu sehen. Das Urteil GB Queen's Bench Division im Falle ICI vs. MAT.[146] geht davon aus, daß wirtschaftlicher Totalschaden im Sinne des Marine Insurance Act 1906 nach Art. 32 CMR nur einen Fall schwerer Beschädigung darstellt.[147] Im gegebenen Fall nimmt GB Queen's Bench Division aber dennoch Verlust an und begründet dies mit Besonderheiten des CMR-Falles.[148] Daher gab es offensichtlich zwei Auslegungsmöglichkeiten für diesen Begriff. Ein englisches Urteil kann in einem solchen Fall eine Änderung der deutschen und österreichischen, an wirtschaftlichen Überlegungen orientierten Rechtsprechung nicht zwingend begründen – abgesehen davon, daß die französische Rechtsprechung diesen Begriff wieder anders, nämlich nach strikt formalen Gesichtspunkten auslegt.[149] Die Festlegung von zwei europäischen Sprachen als verbindlich ist jedenfalls nicht dazu bestimmt, der Gemeinschaft der Mitglieder deren Recht aufzuzwingen. Dies gilt besonders deshalb, weil eine **jederzeit mögliche Änderung der englischen oder französischen Rechtsprechung** dann Auswirkungen auf die anderen Mitgliedsländer hätte. Statt dessen ist in allen Mitgliedsländern um eine sinnvolle Auslegung der CMR-Begriffe zu kämpfen.

---

fangreiche Heranziehung ausländischer Literatur).

142 Siehe aber NL Hoge Raad vom 29. 6. 1990, ETR 1990 589 ff als Beispiel eingehender rechtsvergleichender Begründung.

143 So z. B. GB CA London vom 2. 12. 1976, ETR 1977 760 ff; GB House of Lords vom 9. 11. 1977, ETR 1978 75 ff.

144 So etwa OLG München vom 23. 7. 1996, TranspR 1997 33–34 mit allerdings unvollständiger Begründung (zum italienischen Recht); siehe Rdn. 3, 28.

145 Zutreffend *Fischer*, TranspR 1995 326, 327.

146 Vom 27. 10. 1986, Lloyd's Rep 1987 I 354, 358 ff = RDU 1988 747 ff mit Hinweisen zur englischen Rechtsprechung.

147 S. 755 f. Im Gegensatz zur deutschen Auffassung; zu dieser § 429 HGBaF Rdn. 21 ff.

148 Dazu ebenfalls Art. 32 Rdn. 49 ff, 74 ff.

149 Dazu im einzelnen Art. 32 Rdn. 44.

II. Internationale allgemeine Grundsätze

Allgemeine internationale Rechtsgrundsätze sind oft schwer beweisbar. Es gibt aber Ansätze zu ihrer Anerkennung. Ihre Anwendung ist dem Rückgriff auf ergänzendes nationales Recht vielfach vorzuziehen, weil dieses die Gefahr bringt, der Rechtsvereinheitlichung eher entgegenzuwirken. Soweit jedoch in den meisten Ländern Mindeststandard für allgemeine Grundsätze anerkannt ist, läßt sich auf diesen Teil des nationalen Rechts ohne die Gefahr der Verwässerung des internationalen Einheitsrechts zurückgreifen. Dies gilt vor allem für den Grundsatz von Treu und Glauben und den damit verbundenen Rechtsmißbrauch.[150] **74**

III. Ergänzende Heranziehung nationalen Sachrechts

1. Allgemeines

Die CMR regelt nicht alle regelungsbedürftigen Fragen des internationalen Kraftwagenfrachtrechts. Zur Ergänzung der CMR-Normen bedarf es der Anwendung materieller nationaler Rechtsnormen. Dabei ist unbestritten, daß die CMR – soweit sie eine Rechtsfrage löst – dem entgegenstehenden nationalen, insbesondere dem innerdeutschen Recht vorgeht.[151] Das ergänzend anwendbare nationale Recht ist nicht deshalb zwingend, weil es die CMR ergänzt. Art. 41 sieht dies nicht vor; siehe dort Rdn. 17. **75**

Die mehr oder weniger selbstverständliche Anwendung nationaler Rechtsgedanken auf CMR-Fälle kann zu erheblichen Abweichungen vom Text und Sinn der CMR führen; etwa hinsichtlich der Tragweite von Art. 30 CMR.[152] **76**

2. Kollisionsnormen in der CMR

Die CMR selbst verweist in einigen Artikeln auf die ergänzende Anwendung nationalen Rechts, so z. B. in Art. 16 Abs. 5 auf die lex rei sitae, in Art. 29 Abs. 1, 32 Abs. 1 S. 2 und Abs. 3 auf die lex fori und in Art. 5 Abs. 1 Satz 2 auf das Recht des Landes der Ausstellung des Frachtbriefs. Eine solche Verweisung enthält i. E. auch Art. 11 Abs. 3; siehe dort Rdn. 13. Soweit die CMR auf die lex fori verweist, muß man davon ausgehen, daß unmittelbar das materielle Recht des Gerichtsstaats anzuwenden ist,[153] und zwar als zwingendes Recht i. S. von Art. 41.[154] Dies liegt näher als die insbesondere von *Basedow* vertretene Auffassung, daß die Verweisungen auf die lex fori als Gesamtverweisung (also zunächst auf das Kollisionsrecht der lex fori, nach dem sich dann das **77**

---

[150] Siehe dazu *Schlechtriem* Good Faith in German Law and in International Uniform Laws, Centro di studie richerch di diritto comparativo comparato e streniero, Saggi, Conferenze e Seminari 24, Rom 1997; zur Vereitelung der Verjährung nach Art. 32 CMR als Folge von Regreßunterlassung durch den Einwand des Rechtsmißbrauchs siehe auch F CA Paris vom 6.7.1988, BT 1989 270, 271.

[151] Siehe als Beispiele: BGH vom 14.7.1993, TranspR 1993 426, 428 = VersR 1993 1296, 1298 (Art. 23 vor positiver Vertragsverletzung); OLG Karlsruhe vom 18.10.1967, DB 1967 2022 (Art. 30 CMR vor KVO und HGBaF); BGH vom 18.2.1972, VersR 1972 873, 874 = NJW 1972 1003 f (Art. 32 CMR vor § 40 KVO); LG Hamburg vom 25.2.1985, TranspR 1985 188 (Art. 23 Abs. 4 CMR vor § 33 Abs. 2 KVO); *Koller*[4] vor Art. 1 CMR Rdn. 3.

[152] So die französische Rechtsprechung zu Art. 30 in Zusammenhang Art. 8, 9, siehe F Cass vom 2.2.1982, ETR 1983 47, 50 = BT 1982 152 f; Dazu Art. 30 Rdn. 40; Art. 8 Rdn. 1; Art. 9 Rdn. 3.

[153] Die internationale Rechtsprechung wendet fraglos das materielle Recht der lex fori an, beispielsweise zu Art. 32 Abs. 1 S. 2 schon F CA Paris vom 28.10.1969, BT 1970 7–8.

[154] Siehe Art. 41 Rdn. 30, Art. 11 Rdn. 13; MüKo/*Basedow* Art. 11 Rdn. 13.

Schuldstatut bestimmt) zu verstehen seien.[155] Anders wären diese Spezialregelungen überflüssig. Bei Art. 32 Abs. 3 werden durch die unmittelbare Anwendung des materiellen Rechts des Gerichtsstaats auch alle Fragen der Einordnung der Verjährung in das materielle oder prozessuale Recht[156] vermieden.[157] Art. 29 reißt bei schwerem Verschulden eine Lücke in das Haftungsrecht der CMR, die nur durch das nationale Recht des Schuldstatuts gefüllt werden kann.[158] Auch wegen der leichten Handhabung liegt aber jedenfalls vor deutschen Gerichten die unmittelbare Anwendung deutschen Rechts nahe, die ohnehin die gleichen Ergebnisse bringt. Enthält die CMR keine ausdrücklichen Kollisionsnormen, ist grundsätzlich das Vertragsstatut des Frachtvertrags maßgeblich.[159]

3. Nationale Kollisionsnormen

a) Grundsätzliches

78 Soweit es an einer CMR-Regelung fehlt, muß zur Bestimmung des ergänzend anwendbaren national-materiellen[160] Rechts auf das allgemeine **Kollisionsrecht** des angerufenen Gerichts zurückgegriffen werden. In allen Ländern wird jedoch gegebenenfalls auch das Recht anderer Mitgliedsländer angewendet.[161] Die Ermittlung des anwendbaren Rechtes erfolgt nach Maßgabe des EGBGB, vor allem der Art. 27 ff für Vertragswirkungen. Das dadurch festgelegte Schuldstatut (Vertragsstatut) ist aber auch maßgeblich für den Vertragsschluß und die materielle Wirksamkeit (Art. 31),[162] Willensmängel, (insbesondere auch Anfechtung), Auslegung, Erlöschen von Schuldverhältnissen, Folgen der Nichtigkeit, Schadensbemessung[163] (Art. 32), Übertragung von Forderungen und Forderungsübergang (Art. 33).

79 **Ob ein Gegenstand in der CMR abschließend geregelt ist,** so daß es zur ergänzenden Anwendung nationalen Rechts nicht kommt, muß nach materiellen Gesichtspunkten entschieden werden; unrichtig daher LG Essen vom 3.7.1984, TranspR **1984** 277, 278, das eine Vertragsstrafe für Lieferfristüberschreitungen nach ergänzendem deutschem Recht beurteilt, weil die CMR zur Vertragsstrafe keine Regelung treffe. Zutreffend dagegen OLG München vom 26.7.1985, TranspR **1985** 395, 396 f, das in der Vertragsstrafe eine Umgehung der Art. 41, 23 Abs. 5 CMR sieht und ihre Vereinbarung daher als nichtig behandelt.

b) Anwendungsfälle der Ergänzung

80 Nach ergänzendem nationalen Recht sind u.a. folgende Fragenkreise zu beantworten:[164]

---

155 Für diese Auslegung MüKo/*Basedow* Art. 32 Rdn. 4 und 47.

156 Siehe dazu Art. 32 Rdn. 20 ff.

157 Nach der von *Basedow* vertretenen Auffassung wäre dann Art. 32 Abs. 3 überflüssig; in den Staaten, in denen die Verjährung prozeßrechtlich gesehen wird, würde ohnehin kein IPR einzuschalten sein.

158 Siehe Art. 29 Rdn. 1.

159 Siehe dazu Rdn. 82 ff; MüKo/*Basedow* Rdn. 39, 41 ff, die Anwendungsfälle auflistend dort Rdn. 39; ferner zu Art. 30 Rdn. 2, Art. 11 Rdn. 13 ff.

160 Die von *Koller* TranspR **1987** 317 Fn. 3 vorgeschlagene Sprachregelung, statt von nationalem Recht von nicht vereinheitlichtem deutschem Recht zu sprechen, ist als überflüssig abzulehnen; siehe *Helm* TranspR **1989** 389 Fn. 6.

161 F CA Metz vom 28.10.1987, BT **1988** 168, 169 (deutsches Recht).

162 MüKo/*Basedow* Einl. Rdn. 41ff, Art. 4 Rdn. 3. Siehe auch § 425 HGBaF Rdn. 102 ff. Zum Abschluß nach ausländischen Recht siehe MüKo/*Basedow* Art. 4 Rdn. 4.

163 So die Begrenzung der Absenderhaftung nach § 414 Abs. 1 Nr. 4 und S. 1 HGBnF; siehe Art. 7 Rdn. 8a.

164 Siehe hierzu auch den Überblick bei *Clarke*[2] Nr. 66 ff; *Thume* in *Fremuth/Thume* Frachtrecht, Vor Art. 1 CMR, Rdn. 17 ff.

- Allgemeine Fragen der Rechtsgeschäfte, (z. B. des Vertragsabschlusses, der Vertretung, Botenschaft, Anfechtung).[165]
- Für Formfragen beim Frachtbrief[166] gilt das im Ausstellungsland geltende Recht;[167] besonders aber das Statut für die Wirksamkeit der Stellvertretung.[168]
- Ob und in welchen Fällen der Frachtführer ein gesetzliches Pfandrecht besitzt.[169]
- Welche Regeln für den Schuldnerverzug bei noch nicht ausgeführtem Vertrag zu gelten haben; BGH vom 9. 2. 1979, NJW **1979** 2470 f = VersR **1979** 445; LG Bremen vom 6. 5. 1965, ETR **1966** 691, 697; ebenso fraglich für positive Vertragsverletzung; dazu Art. 17 Rdn. 285 ff.
- Für wessen Verschulden der Absender oder Verfügungsberechtigte einzustehen hat, muß nach dem allgemeinen Vertragsstatut beantwortet werden; siehe Art. 17 Rdn. 59.
- Die Frage der Ladepflicht[170] ist ebenfalls nach ergänzend anzuwendendem nationalem Recht zu beantworten.
- Ebenso, nach welchen Regeln der Absender dem Frachtführer für Schäden am Fahrzeug haftet.[171]
- Wie der Umfang der Haftung nach Art. 29 und Art. 26[172] zu bestimmen ist.
- Wie der Umfang der besonderen Absenderhaftung nach Art. 7 (siehe Art. 7 Rdn. 8, Art. 10 Rdn. 15 ff; Art. 11 Rdn. 5, Art. 22 Rdn. 13 f) zu bestimmen ist.
- Welche Regeln für die schadensausfüllende Kausalität gelten; siehe Art. 23 Rdn. 61.
- Nach welchen Regeln Mitverschulden zu berücksichtigen ist; siehe Art. 7 Rdn. 8; Art. 10 Rdn. 17; Art. 11 Rdn. 10; Art. 17 Rdn. 231 f, 240 und Art. 23 Rdn. 73 f.
- Durch welches Recht die Regeln über den Schadensvorbehalt des Empfängers und die gemeinsame Schadensfeststellung ergänzt werden; siehe Art. 30 Rdn. 1, Rdn. 42, 45; ferner MüKo/*Basedow* Art. 30 Rdn. 24. Für die Fristenberechnung ist das Recht des vertragsgemäßen Ablieferungsorts maßgeblich; siehe hierzu Art. 30 Rdn. 12.
- Nach welchem Recht sich die Kontrollpflicht des Frachtführers bei fehlendem Frachtbrief bestimmt; siehe Art. 8 Rdn. 1.
- Welches Recht ergänzend anzuwenden ist, soweit die Verjährungsbestimmungen des Art. 32 nicht ausreichend sind (Wirkung der Verjährung, Berechnung der Fristen); siehe Art. 32 Rdn. 21 ff, 80, 85 ff (für die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung verweist Art. 32 Abs. 3 auf die lex fori.
- Nach welchem Recht die Gültigkeit eines Aufrechnungsverbots im CMR-Vertrag zu beurteilen ist; OLG München vom 5. 7. 1989, TranspR **1990** 16 = NJW-RR **1989** 1434, 1435 (Niederländische Spediteurbedingungen nach deutschem Recht).
- Das aufgrund des nationalen Kollisionsrechts anwendbare Sachrecht entscheidet auch über die Wirksamkeit einer Vereinbarung des Gerichtsstands durch Allgemeine Geschäftsbedingungen; OLG Hamburg vom 20. 11. 1986, VersR **1986** 304 (englisches Recht).

---

[165] Siehe MüKo/*Basedow* Einl. 1 CMR Rdn. 36; *Thume/de la Motte* vor Art. 1 Rdn. 24. Siehe zum Frachtbrief Art. 5 Rdn. 6 f.

[166] Siehe Art. 5 Rdn. 6.

[167] Siehe Art. 5 Rdn. 9 ff.

[168] Siehe Art. 5 Rdn. 10 ff.

[169] BGH vom 5. 2. 1987, NJW **1987** 1885 f = TranspR **1987** 180, 182 = VersR **1987** 678, 680; OLG Düsseldorf vom 25. 11. 1976, VersR 1977 1047, 1048; OLG Hamm vom 25. 9. 1984, TranspR **1985** 100, 101; siehe § 440 HGBaF Rdn. 2 ff. Aus der Literatur *Braun* VersR **1988** 881 f.

[170] A OGH vom 18. 12. 1984, TranspR **1986** 372, 373 = *Greiter* 270 ff.

[171] A OGH vom 18. 12. 1984, TranspR **1986** 372, 373 = *Greiter* 270 ff; insbesondere für wessen Verschulden der Absender oder Verfügungsberechtigte einzustehen hat (LG Bremen vom 6. 5. 1965, ETR **1966** 691, 697).

[172] Art. 26 Rdn. 5.

– Nach dem Recht des angerufenen Gerichts (lex fori) richtet sich die in Art. 29 vorgesehen Voraussetzung der gleichstehenden Fahrlässigkeit, nach dem Statut des Frachtvertrags bestimmen sich dann die erhobenen Ansprüche.[173]

c) Ausländisches Kollisionsrecht

81 Das Kollisionsrecht der Sowjetunion erklärte für sowjetische Straßenbeförderer das Recht der Sowjetunion für anwendbar, was wohl zugleich für CMR-Verträge ausländischer Frachtführer die Anerkennung ergänzender Anwendung von deren Heimatrecht bedeuten würde; *Sadikov*, Foreign Trade **1984**, Nr. 4 S. 37, 40.

Der österr. OGH wendet auf einen in England durch einen englischen Frachtführer verschuldeten Schaden ergänzend englisches Recht an.[174]

d) Insbesondere: Deutsches Kollisionsrecht

82 Hierfür sind vor deutschen Gerichten die Regeln des deutschen internationalen Schuldrechts maßgeblich;[175] seit dem 1.9.1986 Art. 27ff EGBGB (IPR-Gesetz). Danach gilt grundsätzlich das Prinzip der freien Rechtswahl; Art. 27 EGBGB.[176] Mangels besonderer Vereinbarung ist gem. Art. 28 Abs. 1 EGBGB das Recht des Staates anzuwenden, mit dem der Vertrag die engsten Verbindungen aufweist. Bei Güterbeförderungsverträgen wird gem. Art. 28 Abs. 4 EGBGB vermutet, daß sie mit dem Staat die engsten Verbindungen aufweisen, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Verladeort oder der Entladeort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.[177]

83 Handelt es sich um Transporte, bei denen der Beförderer seine **Hauptniederlassung in der Bundesrepublik Deutschland** hat, und liegt entweder der Verladeort oder der Entladeort in der Bundesrepublik Deutschland, so ist mangels anderer überwiegender Anknüpfungspunkte davon auszugehen, daß das Recht der Bundesrepublik Deutschland ergänzend anzuwenden ist. Auch nach früherem Recht ergab sich in diesen Fällen, insbesondere wenn die Fracht in deutscher Währung zu zahlen war, bereits ein überwiegender Sachzusammenhang mit dem deutschen Recht.[178]

84 **Werden die ADSp zwischen Absender und CMR-Frachtführer vereinbart**, so kann insbesondere Ziffer 30.3 (früher § 65 c) ADSp die Geltung deutschen Rechts begründen; siehe Art. 27 Abs. 1 EGBGB und § 65 ADSp Anh. I nach § 415 HGBaF Rdn. 10. Insoweit werden die ADSp nach richtiger Auffassung nicht durch zwingendes Recht verdrängt. Möglich ist auch die nachträgliche Vereinbarung der ergänzenden Anwendung deutschen Rechts durch Prozeßverhalten.[179]

---

[173] Siehe Art. 29 Rdn. 6; 27.

[174] A OGH vom 1.7.1982, TranspR **1984** 193 = *Greiter* 168, 170.

[175] Eingehend MüKo/*Basedow* Rdn. 35 ff; *Herber/Piper* vor Art. 18 ff.

[176] Die privatautonome Wahl deutschen Rechts durch Bezugnahme beider Parteien auf das deutsche Recht nimmt das OLG Düsseldorf vom 11.11.1993 an, TranspR **1994** 441 f = VersR **1994** 1497 f.

[177] Siehe hierzu im einzelnen § 425 HGBaF Rdn. 60. Zur Rechtslage vor der Neuregelung des internationalen Schuldrechts siehe §§ 407–409 HGBaF Rdn. 54 ff. Greift die Vermutung nicht ein, ist das anzuwendende Recht nach Abs. 1 zu bestimmen; neuerer Anwendungsfall OLG Düsseldorf vom 21.4.1994, TranspR **1995** 350, 351.

[178] Vgl. z.B. BGH vom 10.4.1974, VersR **1974** 796, 797 = NJW **1974** 1615; OLG Hamm vom 25.9.1984, TranspR **1985** 100, 101; OLG Karlsruhe vom 5.12.1986, TranspR **1987** 184.

[179] Siehe statt vieler *Palandt/Heldrich*[56] Art. 27 EGBGB Rdn. 7; zur Art. 32 CMR OLG Saarbrücken vom 24.2.1995, TranspR **1995** 291; zu § 65c ADSp OLG Düsseldorf vom 4.3.1982, VersR **1982** 1202.

IV. Ergänzende Anwendung deutschen Rechts

1. Anzuwendendes deutsches Sachrecht (insbesondere HGB)

Soweit die CMR keine oder keine ausreichende Regelung enthält und auch der Rückgriff auf die ergänzende Auslegung aus dem Übereinkommen selbst ausscheidet,[180] ist das HGBnF, ergänzt durch das bürgerliche Recht,[181] anzuwenden.[182] Auch die Ansprüche aufgrund dieser Vorschriften werden teilweise durch die CMR beeinflußt.[183] Das HGB umfaßt in der neuen Fassung des TRG[184] nunmehr alle Sparten des Landfrachtrechts einschließlich der Eisenbahnbeförderung, des Luftrechts, Binnenschiffahrtsrechts, des multimodalen Transportrechts, des Speditionsrechts und des Lagerrechts. Seine Bestimmungen sind am 1. Juli 1998 in Kraft getreten.[185] Außer dem Seefrachtrecht gibt es daher keine Sonderregungen im innerstaatlichen Recht dieser Gebiete mehr. Die durch internationale Übereinkommen festgelegten Regeln des internationalen Einheitsrechts gelten für die von ihnen erfaßten Anwendungsbereiche unverändert weiter, insbesondere das Internationale Luftfrachtrecht des WA und das Recht der internationalen Eisenbahnbeförderung.[186] **85**

2. Allgemeine Geschäftsbedingungen

AGB können die Regeln der CMR (mit Ausnahme der Fälle des Art. 40 CMR) nicht ausschließen oder verändern. Jedoch können sie nicht geregelte Fragen im Rahmen des anzuwendenden Sachrechts regeln. Dies ist etwa der Fall mit § 1 Abs. 2 der „Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer" (VGBl) des Bundesverbands Güterverkehr und Logistik (BGL) von 1998. Die neugefaßten Allgemeinen Spediteurbedingungen (ADSp) von 1998 (hier zitiert ADSp98) sind anwendbar auf „Verkehrsverträge über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte betreffen", Nr. 2.1. S. 1 ADSp 98. Sie sollen also auch ergänzend zur CMR gelten, wenn auch auf diese kein Bezug genommen wird. **86**

---

[180] Siehe Rdn. 60 ff.

[181] So z. B. § 440 HGBnF für die Begründung eines Frachtführerpfandrechts.
Zu § 440 HGBaF siehe BGH vom 5.2.1987, VersR 1987 678, 680; OLG Düsseldorf vom 25.11.1976, VersR 1977 1047, 1048; OLG Hamm vom 25.9.1984, TranspR 1985 100, 101; *Braun* VersR 1988 *Braun* VersR 1988 878, 881 f; ferner für die ergänzende Anwendung von § 326 BGB auf Schuldnerverzug außerhalb der CMR-Lieferfristhaftung BGH vom 9.2.1979, VersR 1979 445, 446 = NJW 1979 2470 f.

[182] Siehe hierzu: *Demuth*, Ausführender Frachtführer auch im CMR-Bereich?, TranspR 1999 100; *Fischer*, Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht nach der Transportrechtsreform, TranspR 1999 261; *Thume* in *Fremuth/Thume* Frachtrecht, Vor Art. 1 CMR, Rdn. 16. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß das am 1.7.1998 in Kraft getretene Transportrechtsreformgesetz mangels ausdrücklicher Anordnung des Gesetzgebers keine Rückwirkung entfaltet: OLG Frankfurt a.M. vom 22.9. 1999, TranspR 2000 120. Der ergänzenden Anwendung der KVO kam bisher eine (begrenzte) praktische Bedeutung zu.

[183] Siehe vor allem Art. 28; Art. 13 für die Aktivlegitimation entgegen *Piper* VersR 1988 208; für die Verjährung siehe Art. 32.

[184] Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts Transportrechtsreformgesetz (TRG) vom 25. Juni 1998, BGBl. 1998 I, 1588–1605.

[185] Art. 12 TRG; nur bestimmte lagerrechtliche Bestimmungen Art. 8 erst am 1. Januar 2000.

[186] Siehe daher § 425 HGBaF Rdn. 56 ff, 48, 54, ferner zum multimodalen Vertrag § 452 HGBaF Anh. V Rdn. 15 ff. Hierzu im einzelnen: *Ruhwedel*, Transportrechtsreformgesetz und Frachtgutbeförderung auf dem Luftweg, TranspR 1999 369; *Freise*, Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM), TranspR 1999 417.

3. Altes Recht

87 Die ergänzende Anwendung des Rechts aus der Zeit vor der HGB-Reform spielte und spielt für Altfälle auch bisher nur eine begrenzte Rolle. Sie bezieht sich auf die KVO[187] und die Bedingungen GüKUMT (GüKUMB).

a) Ergänzende Anwendung der KVO

88 Die KVO wurde trotz dem Lippenbekenntnis des BGH zur Ergänzung der CMR aus sich heraus[188] in erheblichem Umfang ergänzend angewendet. Die **Literatur** hat sich teilweise entschieden dagegen gewandt.[189] Die Bedenken konnten sich aber in der Literatur bisher nicht durchsetzen.[190] Ihnen gegenüber hat vor allem *Koller* in verschiedenen Beiträgen die ergänzende Anwendbarkeit der KVO mit beachtlichen Argumenten zu begründen versucht.[191]

89 In der **Rechtsprechung** hat es zunächst Ansätze gegeben, die CMR aus sich heraus auszulegen und zu ergänzen[192] oder eine Lücke in der CMR unter Anwendung allgemeiner frachtrechtlicher Grundsätze zu schließen. Wenig später entschied der gleiche Senat die gleiche Frage doch unter Heranziehung der (ebenfalls unklaren) Regeln der KVO und des HGBaF und lehnte entgegenstehende Vorschläge hierzu ab.[193] Die Rechtsprechung hat bis heute grundsätzlich die KVO ergänzend herangezogen,[194] wenn sich auch neuere Entscheidungen zu dieser Gerichtspraxis nicht mehr finden.[195]

---

[187] Siehe § 452 HGBaF Anh. II und Anh. IV.

[188] BGH vom 21.12.1973, VersR **1974** 325 ff = NJW **1974** 412; das Urteil betraf möglicherweise einen Transport, dessen deutscher Streckenanteil in der Nahzone lag („von Schleswig-Holstein nach Schweden").

[189] Gegenstimmen in der Literatur: *Heuer* 36 mit weiteren Hinweisen in Fn. 78 (KVO nur eine der CMR parallele Spezialregelung, daher nur HGBaF und BGB als leges speciales ergänzend); siehe auch § 1 KVO, Anh. II nach § 452 HGBaF Rdn. 10 ff; *Helm* VersR **1988** 459 f; *Groth* RIW/AWD **1977** 267; *Voigt*, VP **1966** 20.

[190] Für ergänzende Anwendung insbes. *Precht/Endrigkeit*[3] S. 42 f; *Glöckner*[7] Einl. Rdn. 11 ff.

[191] *Koller* Die Ergänzung der CMR durch die KVO, TranspR **1987** 317 f, 318 und *Koller/Jachmann* Die Verfassungskonformität des Art. 1 Abs. 2 KVO, TranspR **1988** 177; *Lieser*, Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht (1991).

[192] OLG Hamm vom 4.11.1971, VersR **1973** 911, 912.

[193] Urteil vom 10.4.1974, VersR **1974** 796, 797 f = NJW **1974** 1614, 1615 f.

[194] BGH vom 10.4.1974, VersR **1974** 796 ff = NJW **1974** 1614; im U. vom 7.3.1985, BGHZ **94** 71, 73 (zu § 32 ADSp) ließ der BGH die Frage der Anwendbarkeit der KVO wieder offen; in st. Rspr. im übrigen für Anwendung der KVO BGH vom 21.11.1975, BGHZ **65** 340, 344 = VersR **1976** 1029 f (zu § 32 ADSp); vom 9.2.1979, VersR **1979** 445 (§ 6 KVO, außerdem über § 26 GüKG auch §§ 429 ff HGBaF mit § 278 BGB); vom 20.1.1983, NJW **1983** 1266 (zu § 32 ADSp); vom 24.9.1987, TranspR **1988** = VersR **1988** 244 ff (§ 17 Abs. 1 KVO ergänzend).
OLG Düsseldorf vom 6.9.1973, VersR **1975** 232, 233 (§§ 31 c, 35 KVO ergänzend anzuwenden); vom 25.11.1976, VersR **1977** 1047, 1048 (obiter dictum, da die KVO zum Pfandrecht keine Regelung enthält); vom 26.10.1978, MDR **1979** 405 (§ 33 KVO); vom 29.9.1988, TranspR **1989** 10, 11 f (Entladepflicht unter Anwendung von § 11 Abs. 2 f KVO abgelehnt); OLG Frankfurt vom 4.7.1978, VersR **1979** 286 (§ 14 KVO wegen Fehlens des Wagenstellungsvertrags nicht angewendet); OLG Koblenz vom 6.10.1989, TranspR **1991** 93, 96 = RIW **1990** 931, 932 (zur Aktivlegitimation); OLG München vom 30.10.1974, VersR **1975** 129, 130 (obiter dictum, da im Ergebnis weder CMR noch KVO angewandt wurden); vom 28.6.1983, TranspR **1984** 186 ff (Umwegkosten nach § 28 KVO); OLG München vom 4.6.1987, TranspR **1987** 384 ff = VersR **1987** 932, 933 (Standgeld nach § 28 KVO); OLG Saarbrücken vom 29.10.1982, TranspR **1984** 148, 150 (obiter dictum, da nach Auffassung des Gerichts die Anwendung der KVO durch § 1 Abs. 5 KVO ausgeschlossen). OLG Stuttgart vom 23.3.1971, Abdruck bei *Heuer* S. 201 ff (S. 203) (obiter dictum).
Siehe dazu *Herber/Piper* vor Art. 1 Rdn. 21 ff.

[195] OLG Düsseldorf vom 23.12.1996, TranspR **1998** 113 f lehnte die KVO-Anwendung ab, betrifft aber bereits die Zeit um 1993–1994; zu dieser unten Rdn. 90.

Ob die KVO für grenzüberschreitende Straßentransporte überhaupt galt und damit als ergänzend anwendbares Recht in Betracht kam, wurde nie eingehend begründet. Erst wenn das Kollisionsrecht auf sie führte[196] oder das deutsche Recht keine brauchbare Lösung bot[197] oder die KVO ganz offensichtlich keine Anwendung finden konnte,[198] griff die Rechtsprechung auf die Auslegung der CMR zurück. Diese Haltung widersprach den Erfordernissen der Rechtsvereinheitlichung und war daher abzulehnen.[199] Entgegenlaufende Tendenz gab es aber kaum.[200] Der **Rückgriff auf die KVO hatte Ausnahmen**.[201] Bisher hat sich auch noch kein deutsches Gericht in einer veröffentlichten Entscheidung zur Formalvertragstheorie bekannt; siehe Art. 4 Rdn. 2 f. Ein Rückgriff auf § 15 KVO hätte zur Übernahme der Formalvertragstheorie und des Wagenstellungsvertrags (§ 14 KVO) führen müssen.[202] Das OLG Hamm hat im Urteil vom 4.11.1971, VersR **1973** 911, 912 die Frage der Ersatzberechtigung nach Art. 17 allein durch Auslegung der CMR entschieden, das OLG Düsseldorf vom 30.6.1984, TranspR **1984** 130, 132 durch alleinige Anwendung der CMR ein der KVO-Anwendung entsprechendes (allerdings unzutreffendes) Ergebnis erzielt. Das OLG Hamburg vom 30.4.1981, TranspR **1984** 132, 133 hat zur Gültigkeit von § 32 ADSp im CMR-Frachtvertrag ohne Rückgriff auf die KVO – wenn auch unrichtig – entschieden.

Vor seiner Aufhebung bot **§ 1 Abs. 2 KVO** ein wesentliches Argument für die ergänzende Anwendung der KVO. Diese Bestimmung, die bis dahin die KVO „auch bei Beförderungsleistungen des Güterfernverkehrs von und nach dem Auslande" grundsätzlich für anwendbar erklärte, ist jedoch zum 15. Mai 1989 aufgehoben worden.[203] Aus der Aufhebung konnte man bereits schließen, daß der Bundesverkehrsminister als Verordnungsgeber selbst ihre Anwendung auf Auslandsstrecken nicht aufrechterhalten wollte. Die KVO – gem. § 106 Abs. 2 GüKG Rechtsverordnung als Bestandteil[204] des Güterfernverkehrstarifs (GFT), also des früheren Reichskraftwagentarifs (RKT)[205] – schloß sich damit selbst von der Anwendung auf den **90**

[196] Deutlich in den Urteilen BGH vom 6.7.1979, BGHZ **75** 92, 94 (Flucht vor der Anwendung bulgarischen Rechts); vom 6.5.1981, TranspR **1982** 41, 42 f = VersR **1982** 929 (griechisches Recht).
Für vorrangige Lösung aus der CMR demgegenüber schon OLG Hamm vom 4.11.1971, VersR **1973** 911 f.

[197] BGH vom 7.3.1985, BGHZ **94** 71, 74 = TranspR **1986** 68 ff.

[198] BGH vom 27.10.1978, TranspR **1982** 276 ff (Transport ohne Berührung Deutschlands.

[199] *Kropholler* Internationales Einheitsrecht, S. 293, 303 f; EuGH vom 21.6.1978, RIW **1978** 685 (zum EKG); siehe auch die offiziellen Bekenntnisse der deutschen Rspr. oben Fn. 1.

[200] BGH vom 28.5.1975 lehnte ebenfalls für die Auslegung des Art. 17 Abs. 2 (unabwendbares Ereignis) den Rückgriff auf § 34 a KVO ab. Grundsätzlich für eine Ergänzung der CMR aus sich heraus auch OLG Düsseldorf vom 18.10.1973, VersR **1974** 1095, 1097, im Ergebnis allerdings zweifelhaft; siehe auch BayObLG vom 22.7.1966, IPR-Rspr. **1966/67** Nr. 39 (gegen Wirksamkeit von § 1 Abs. 2 KVO).

[201] Generell abgelehnt von OLG München vom 27.11.1968, ETR **1971** 115, 124.

[202] Siehe hierzu § 15 KVO, Anh. II nach § 452 HGBaF Rdn. 1 ff und § 14 KVO, Anh. II nach § 452 HGBaF Rdn. 1 ff; wie hier schon *Heuer* S. 40 Fn 91. Die Anwendung von § 14 KVO scheiterte ohnehin am Fehlen des Wagenstellungsvertrags; OLG Frankfurt vom 4.7.1978, VersR **1979** 286.

[203] Durch Art. 1 Nr. 1 Buchst. b der VO TSF Nr. 2/89 vom 10.4.1989, BAnz S. 1957; Abdruck auch in TranspR **1989** 241 f. § 1 Abs. 2 KVO lautete: „Sie gilt für diese Unternehmer auch bei Beförderungsleistungen des Güterfernverkehrs von und nach dem Auslande, soweit nicht zwingende ausländische Rechtsvorschriften entgegenstehen". Siehe auch § 1 KVO, Anh. II nach § 452 HGBaF Rdn. 10 f.

[204] Unstr, BVerfG vom 27.6.1962, VRS **23** 321; eingehend *Willenberg* KVO[4] § 1 Rdn. 7, 8; *Alff*[2] Vorbem 2 vor § 1 KVO; *Koller/Jachmann*, TranspR **1988** 177 ff.

[205] Zum 15.5.1989 umbenannt in „Güterfernverkehrstarif – GFT" durch § 1 der VO TSF 3/89 vom 12.4.1989, BAnz S. 1373, aufgehoben zum 1.1.1994 durch das Tarifaufhebungsgesetz; siehe vor § 1 GüKG, Anh. I nach § 452 HGBaF Rdn. 1 ff.

Auslandsanteil eines grenzüberschreitenden Straßengütertransports aus. Sie konnte nach richtiger Auffassung daher auf Auslandsstrecken auch nicht mehr ergänzend zur CMR angewendet werden. Damit war klargestellt, daß deutsches Tarifrecht einschließlich der verordneten Beförderungsbedingungen zumindest für die Auslandsanteile – entsprechend dem international wie auch durch die Bundesrepublik Deutschland anerkannten Territorialitätsprinzip und dem EG-Tarifrecht – nicht gelten konnte. Dies war zwar in der gründlichen Untersuchung von *Lieser*[206] aufgrund kollisionsrechtlicher Ableitungen und tarifrechtlicher Behauptungen noch bestritten und jedenfalls eine lückenfüllende Anwendung befürwortet worden. Die zu § 1 Abs. 2 KVO bestehenden Meinungsverschiedenheiten brauchen nicht mehr entschieden zu werden, da die Vorschrift auch für Altfälle keine Bedeutung mehr hat.[207] Durch die **VO vom 4. 3. 1991**[208] und das **Tarifaufhebungsgesetz**[209] wurde der ergänzenden Anwendung der KVO jede Grundlage entzogen: Durch § 1 der VO sollten die §§ 20 bis 23, 32 bis 36 und 84 bis 84 h GüKG ab 1. 4. 1991 für grenzüberschreitende Beförderungen[210] keine Anwendung mehr finden. Diese VO wollte wohl vor allem die internationale Wirkung der KVO aufheben. Für Aufhebung der Entgelttarife des GFT für den grenzüberschreitenden Straßengütertransport hätte damals eine Änderung des GFT genügt. Daß die gesamte Grundlage der Verordnungstätigkeit für unanwendbar erklärt wurde, macht deutlich, daß bereits 1991 mit §§ 20, 20 a GüKG auch die auf diesen beruhende KVO (vgl. § 106 Abs. 2 GüKG und oben Rdn. 6) auf grenzüberschreitende Beförderungen nicht mehr anzuwenden war. Mit dem Tarifaufhebungsgesetz ist der GFT ab 1994 auch für den Inlandsverkehr gänzlich aufgehoben war.[211] Damit war der KVO insoweit die Ermächtigungsgrundlage endgültig entzogen; siehe § 20 GüKG Anh. I nach § 452 HGBaF. Die weiteren Bemühungen um die KVO, die nach einer „versehentlichen" Zwischenpause von 10 Monaten noch einmal gesetzlich zur eigenen RechtsVO erklärt wurde,[212] dienten nur der vorübergehenden Stabilisierung der Rechtslage dem Durchsetzungsbedürfnis des Bundesverkehrsministers. Als **ergänzendes bzw. lückenfüllendes deutsches Sachrecht kam somit nur noch das HGBaF, das BGB und das übrige Zivilrecht** in Frage.[213] Das ergänzend zur CMR anzuwendende Zivilrecht hatte damit wieder seinen dispositiven Charakter erlangt. Mit der Aufhebung der KVO durch das TRG[214] entfiel die ergänzende Anwendung der KVO endgültig.

b) Ergänzende Anwendung der Bedingungen GüKUMT

91 Die Beförderung von **Erbgut und Heiratsgut** und die Beförderung von **Handelsmöbeln**[215] in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfern- und Güternahverkehr[216] unterstand nicht der KVO, sondern den tarif-

---

206 Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht (1991).

207 Siehe dazu schon *Helm* TranspR **1989** 391; *Koller* TranspR **1989** 260; *Willenberg* KVO[4] § 1 Rdn. 98. Zur Frage, ob statt dessen HGB- und BGB-Vorschriften zwingend als Ergänzungsnormen gelten, siehe Rdn. 91.

208 Vom 4. 3. 1991, BGBl I 616.

209 Vom 13. 8. 1993, in Kraft ab 1. 1. 1994. Dazu § 452 HGBaF Anh. I Vorbemerkung.

210 „Beförderung von Gütern, bei der nur der Beladeort oder der Entladeort innerhalb des Geltungsbereichs des GüKG liegt, sowie im Durchgangsverkehr". Anwendungsfall zur CMR: LG Bielefeld vom 11. 11. 1986, TranspR **1987** 338, 339.

211 Dazu auch OLG Düsseldorf vom 23. 12. 1996, TranspR **1998** 113 f.

212 Gesetz vom 23. 11. 1994, BGBl **1994** I 349; siehe *Herber/Piper* Rdn. vor Art. 1 Rdn. 21.

213 *Koller*[4] vor Art. 1 CMR Rdn. 6.

214 Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts Transportrechtsreformgesetz (TRG) vom 25. Juni 1998, BGBl. **1998** I, 1588–1605.

215 Siehe dazu Rdn. 51.

216 Der Umzugsverkehr wird nach Art. 1 Abs. 4 c CMR von dieser nicht erfaßt; siehe Rdn. 49 f.

lichen Bedingungen GüKUMT.[217] Für diese gelten die hier zur KVO entwickelten Grundsätze entsprechend. Die Nichtanwendung von §§ 20 ff, 84–84h und 26 GüKG nahm auch für diese Transporte im Fern- und Nahverkehr dem GüKUMT seine Ermächtigungsgrundlage. Auf die genannten Beförderungen ist ergänzend (und grundsätzlich abdingbar) nur HGB, BGB und anderes deutsches Zivilrecht anzuwenden. Damit ist der Gegenmeinung auch im Ergebnis zu widersprechen.[218] Insbesondere würde die Aufsplitterung der CMR-Fälle hinsichtlich der ergänzenden Anwendung unterschiedlichen deutschen Verordnungsrechts der Rechtsvereinheitlichung nicht dienlich sein. Mit dem TRG[219] hat sich auch diese Diskussion für die Zukunft ohnehin erledigt.

4. Anzuwendendes Prozeßrecht

Die CMR enthält nur wenig Prozeßrecht, am wichtigsten darunter Art. 31. Maß- **92**
geblich ist im übrigen das Prozeßrecht des angerufenen Gerichts.[220] Ob eine Gerichtsstandvereinbarung (Art. 31 Abs. 1) wirksam zustande gekommen ist, entscheidet sich nach dem von den Parteien vereinbarten Sachrecht.[221] Die Gerichtsstandsbestimmung durch § 65 ADSp ist wirksam.[222]

Artikel 1 – Anhang

Gesetz zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)[1]

Artikel 1

Dem in Genf am 19. Mai 1956 unterzeichneten Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) nebst Unterzeichnungsprotokoll vom gleichen Tage wird zugestimmt. Das Übereinkommen nebst Unterzeichnungsprotokoll wird nachstehend veröffentlicht.

---

[217] Verordnung TSU Nr. 3/83 (GüKUMT) vom 3. 8. 1983, BAnz **1983** Nr. 181.

[218] Auch *Koller* TranspR **1989** 262 betrachtet des entgegenstehende Ergebnis seiner aus der Auslegung von § 26 GüKG begründeten Gegenmeinung selbst für mißlich und auch sachlich nicht für einleuchtend.

[219] Siehe Fn. 214.

[220] Zur örtlichen Zuständigkeit siehe BGH vom 6. 2. 1981, BGHZ **79** 332 ff; vom 9. 12. 1982, VersR **1983** 282 f; vom 16. 10. 1984, NJW **1985** 561 f; zur gewillkürten Prozeßstandschaft BGH vom 6. 5. 1981, VersR **1981** 929, 930.

[221] OLG Hamburg vom 20. 11. 1986, VersR **1987** 304 (Gerichtsstandsklausel in Konnossement unter Wahl materiellen Rechts).

[222] Im Hinblick auf die frühere Fassung des Art 17. EuGVÜ bei stillschweigender Vereinbarung der ADSp nur über § 65 a. Zu diesem Fragenkomplex siehe 65 ADSp, Anh. I nach § 415 HGBaF Rdn. 5 ff. Aus der neueren Rspr. siehe OLG Hamburg vom 30. 4. 1981, TranspR **1984** 132 ff; vom 31. 10. 1985, TranspR **1986** 440 ff = VersR **1986** 808 f; OLG Hamm vom 11. 7. 1983, BB **1983** 1814 ff.

[1] „Ratifizierungsgesetz", Gesetz vom 16. August 1961, BGBl **1961** II 1119 ff, geändert durch Gesetz vom 5. Juli 1989, BGBl **1989** II 586 f.

Artikel 1 a

Für Rechtsstreitigkeiten aus einer dem Übereinkommen unterliegenden Beförderung ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung des Gutes vorgesehene Ort liegt.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch für das Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen und das Unterzeichnungsprotokoll für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wir hiermit verkündet.

Bonn, den 16. August 1961

Anmerkung: Im Gesetz folgen die Unterschriften, der zweisprachige Text der CMR mit der deutschen Übersetzung, der im Zusammenhang mit der jeweiligen Kommentierung wiedergegeben ist, und auf dessen Abdruck hier daher verzichtet wird, sowie das folgende Unterzeichnungsprotokoll mit den ebenfalls nicht abgedruckten Unterschriften.

Unterzeichnungsprotokoll

BEI DER UNTERZEICHNUNG des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr haben sich die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten auf folgende Feststellung und Erklärung geeinigt:

1. Dieses Übereinkommen gilt nicht für Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland einerseits und der Republik Irland andererseits.

2. Zu Artikel 1 Absatz 4

Die Unterzeichneten verpflichten sich, über ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für Umzugsgut und ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für den kombinierten Verkehr zu verhandeln.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am neunzehnten Mai neunzehnhundertsechsundfünfzig in einer einzigen Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Protocole de Signature

AU MOMENT DE PROCEDER A LA SIGNATURE de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, lés soussignés, dûment autorisés, sont convenus des déclaration et précision suivantes:

1. La présente Convention ne s'applique pas aux transports entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République d'Irlande.

2. Ad article premier, paragraphe 4

Les soussignés s'engagent à négocier des conventions sur le contrat de déménagement et le contrat de transport combiné.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Protocol of Signature

ON PROCEEDING TO SIGN the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the undersigned, being duly authorized, have agreed on the following statement and explanation:

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

2. Ad article 1, paragraph 4
The undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts for furniture removals and combined transport.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, this nineteenth day of May one thousand ninehundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

Artikel 1a

In der Rechtsprechung wird gelegentlich ein „Art. 1a CMR" zitiert, der rechtlich nicht existiert. Die fehlerhafte Bezeichnung entspricht der vereinfachenden Gerichtspraxis.[1] Gemeint ist damit Art. 1a RatifizierungsG zur CMR,[2] der lediglich einen dem Art. 31 Abs. 1 S. 1 Buchst. a CMR entsprechenden nationalen örtlichen Gerichtsstand begründet. Hierzu Art. 31 Rdn. 17, 39.

Artikel 2

1. [1]Wird das mit dem Gut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Luftwege befördert und wird das Gut – abgesehen von Fällen des Artikels 14 – nicht umgeladen, so gilt dieses Übereinkommen trotzdem für die gesamte Beförderung. [2]Soweit jedoch

[1] OLG Düsseldorf vom 21.6.1990, RIW **1990** 752; LG Hannover vom 4.9.1991, TranspR **1992** 327 ff; LG Freiburg vom 20.10.1994, TranspR **1995** 113 f; LG München vom 19.7.1994, TranspR **1995** 118, 117; LG Hamburg vom 20.10.1993, TranspR **1995** 114 f; OLG Hamburg vom 7.4.1994, TranspR **1994** 444 f = **1995** 115–116 gekürzt; OLG Karlsruhe vom 20.12.1995, TranspR **1996** 203 f. Dazu *Herber* TranspR **1995** 117 f; *Thume/Demuth* Rdn. 39; zutreffend auch *Jung* RDU **1997** 150 f, aber mißverständlich die Formulierung „inserted ... into the German text of the Convention as „Article 1a".

[2] Gesetz zu dem Übereinkommen vom 19.5.1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), geändert durch Gesetz vom 5.7.1989, abgedruckt in Anh. I nach Art. 1 CMR.

bewiesen wird, daß während der Beförderung durch das andere Verkehrsmittel eingetretene Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Straßenfrachtführers, sondern durch ein Ereignis verursacht worden sind, das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann, bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nicht nach diesem Übereinkommen, sondern danach, wie der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels gehaftet hätte, wenn ein lediglich das Gut betreffender Beförderungsvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des anderen Verkehrsmittels nach den zwingenden Vorschriften des für die Beförderung durch das andere Verkehrsmittel geltenden Rechts geschlossen worden wäre. [3]Bestehen jedoch keine solchen Vorschriften, so bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nach diesem Übereinkommen.

2. Ist der Straßenfrachtführer zugleich der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels, so haftet er ebenfalls nach Absatz 1, jedoch so, als ob seine Tätigkeit als Straßenfrachtführer und seine Tätigkeit als Frachtführer des anderen Verkehrsmittels von zwei verschiedenen Personen ausgeübt würden.

Article 2

1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission de transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention.

2. Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe 1 comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

Article 2

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be

determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

Übersicht

	Rdn.
I. Allgemeines	1
II. Anwendungsvoraussetzungen des Art. 2 Abs. 1 CMR	2
1. Huckepackverkehr	2
2. Umladungsverkehr	7
3. Umladung nach Art. 14 CMR	8
III. Folgenregelung von Art. 2 Abs. 1 CMR	9
1. Struktur der Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten	9
a) Huckepack-Beförderung als Form multimodalen Transports	9
b) Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten	10
aa) Zwischen Absender und CMR-Frachtführer	10
bb) Zwischen CMR-Frachtführer und Trägerfrachtführer	11
cc) Trägerfrachtführer als Unterfrachtführer des CMR-Frachtführers	14
dd) Regreß des CMR-Frachtführers gegen den Trägerfrachtführer	15
ee) Kein Vertrag zwischen Absender und Trägerfrachtführer	16
ff) Beziehungen zwischen nicht befördernden Spediteuren	17
c) Verhältnis von Art. 2 CMR zum Recht des multimodalen Transports	18
2. Rechtsverhältnis zwischen Absender und CMR-Beförderer	19
a) Grundsatzregelung nach Art. 2 Abs. 1 CMR	19
b) Sonder-Haftungsregelung des Art. 2 Abs. 1 S. 2, 3 CMR, Anwendungsvoraussetzungen	23
aa) Kein eigenes Verschulden des CMR-Frachtführers	23
bb) Schadenseintritt: während Beförderung auf Trägerbeförderungsmittel	24
cc) Schadensursache: für Trägerbeförderungsmittel typisches Ereignis	25
dd) Beweislast	27
c) Folgen der Verweisung auf das Recht des Trägerbeförderungsmittels	28
aa) Anwendbar nur zwingendes Recht des Trägerbeförderungsmittels	28
bb) Auswirkungen der Haftungsregelung des Trägerbeförderungsmittels	30
d) Recht des Trägerbeförderungsmittels (Art. 2 Abs. 1 Satz 2) im einzelnen	32
aa) In Betracht kommende Regelungen	32
bb) Typische Fallgruppen	33
IV. Beförderung mit eigenem Trägerbeförderungsmittel gem. Art. 2 Abs. 2 CMR	36

Schrifttum

Fischer Die CMR auf dem Vormarsch in Europa, Überlegungen aus Anlaß des bevorstehenden Beitritts der Türkei zur CMR, TranspR **1994** 365–375; *Herber* Besprechung zu BGH v. 24. 6. 1987, TranspR **1987** 453; *Herber* Die CMR und der Roll-on/Roll-off-Verkehr, VersR **1988** 645–648; *Herber* Haftung beim Ro/Ro-Verkehr, Bemerkungen zu einer ungelösten Auslegungsfrage zur CMR, TranspR **1994** 375–382; *Kuckels* Für den Shuttle-Dienst von Eurotunnel gilt das CMR, DVZ Nr. 44 v. 14. 4. 1994, 11; *Oeynhausen* Haftung beim Ro/Ro-Verkehr äußerst kompliziert, DVZ Nr. 56 v. 10. 5. 1990, 8; *Thonfeld* Huckepackverkehr jetzt mit unterschiedlicher

Haftung, DVZ Nr. 146 v. 6. 12. 1990, 3 und 6; *van Beelen* De aansprakelijkheid va de wegvervoerder bij stapelvervoer conform art. 2 CMR, ETR **1991** 743–761; *Voigt* CMR-Haftung auch im kombinierten Verkehr, VP **1975** 3–5; *Züchner* Zur Rechtsnatur des Beförderungsvertrages beim Huckepackverkehr, VersR **1966** 900–905.

I. Allgemeines

1 Art. 2 CMR trifft Sonderregelungen für bestimmte Fälle des multimodalen (kombinierten) Transports.[1] Für den grenzüberschreitenden sogenannten Huckepackverkehr gilt grundsätzlich die CMR. Teilweise werden jedoch Haftungsbestimmungen für andere Transportmittel für anwendbar erklärt. Dies kann von Fall zu Fall für den Frachtführer günstiger oder ungünstiger sein; siehe Rdn. 30f. Praktisch häufigster Anwendungsfall für Art. 2 ist die Beförderung ganzer beladener Kraftfahrzeuge und Anhänger auf Schiffen, vor allem auf Seeschiffen (Ro/Ro-Verkehr). Der Huckepackverkehr der Eisenbahnen scheint dagegen keine den Art. 2 betreffenden Probleme aufzuweisen.[2]

II. Anwendungsvoraussetzungen des Art. 2 Abs. 1 CMR

1. Huckepackverkehr

2 Art. 2 Abs. 1 S. 1 CMR bestimmt den Anwendungsbereich des Art. 2 im Sinne des Huckepackverkehrs: Die Sonderregelung ist nur anwendbar, wenn nach der vertraglichen Vereinbarung das Straßenfahrzeug auf einem Teil der Strecke mit Ladung auf einem Trägerbeförderungsmittel (Seeschiff, Eisenbahn, Binnenschiff, Luftfahrzeug) befördert wird. Sollten später neu entwickelte Beförderungsmittel als Träger in Betracht kommen, so müßte Art. 2 analog angewandt werden; *Loewe* ETR **1976** 523. Auf das Schwergewicht der Straßenbeförderung im Rahmen des Gesamttransports kommt es dagegen nicht an.[3]

3 Grundsätzlich hängt die Anwendbarkeit der CMR nur von der vertraglich übernommenen Verpflichtung ab; siehe Art. 1 Rdn. 42 ff. Ist diese Verpflichtung auf eine Straßenbeförderung gerichtet und setzt der Frachtführer ganz oder teilweise ein anderes Beförderungsmittel ein, so ist dies eine Vertragsverletzung, die in keinem Fall zu einer haftungsrechtlichen Besserstellung des Frachtführers führen darf. Daher ist die CMR auch in diesen Fällen für die Strecken, auf denen das Gut mit einem anderen Verkehrsmittel als dem Kraftfahrzeug befördert wird, anzuwenden; siehe Art. 1 Rdn. 42. Die CMR ist daher anwendbar, wenn der Fixkostenspediteur (siehe Art. 1 Rdn. 42 und §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 9) mit dem Absender vertraglich Trailerbeförderung von Deutschland nach Großbritannien vereinbart hatte, das Gut tatsächlich aber umgeladen wurde.[4]

4 **Voraussetzung ist die Vereinbarung eines Transports von** Übernahme bis Ablieferung, *Lamy 98* I Nr. 467.

---

[1] Zu diesem siehe § 452 HGBaF Anh. V.

[2] Bisher einziges Urteil: OLG Hamburg vom 18. 10. 1990, TranspR **1991** 70 f.

[3] *Lamy 98* I Nr. 467; F CA Orléans vom 20. 1. 1982, BT **1982** 233 f. Siehe auch: OLG Düsseldorf vom 26. 10. 1995, TranspR **1996** 152 (Bei internationalem Transport im „Huckepack" (Lkw und Lkw) haftet der Frachtführer für Schäden an dem transportierten Fahrzeug nach den Normen der CMR, auch wenn das transportierende Fahrzeug zum Empfänger überführt wird. Einen Schaden an dem transportierenden Fahrzeug hat der Frachtführer nach der nationalen Haftungsregelung (hier: HGB) zu ersetzen).

[4] OLG Düsseldorf vom 30. 6. 1983, TranspR **1984** 130, 131.

Wird von Anfang an Umladung vom Straßenfahrzeug auf das andere Verkehrsmittel **vereinbart,** so unterliegt die Beförderung mit diesem nicht der CMR; siehe Art. 1 Rdn. 34. Wird dagegen eine Umladung auf ein anderes Verkehrsmittel offengelassen, wie dies im multimodalen Transport weitgehend üblich ist (siehe § 425 HGBaF Rdn. 8 f und § 452 HGBaF Anh. V), dann ist die tatsächliche Ausführung maßgeblich. In ihr liegt eine nachträgliche Leistungsbestimmung im Sinne von § 315 BGB durch den Frachtführer. Daher wird hier die übernommene Verpflichtung erst durch die konkrete Ausführung bestimmt. Zur Zusicherung durchgehender CMR-Haftung beim multimodalen Transport siehe Art. 1 Rdn. 4 ff.

Art. 2 setzt voraus, daß **Straßenfahrzeuge mit der Ladung** auf ein Trägerbeförderungsmittel verladen werden. Hierzu gehören auch Sattelauflieger (Trailer),[5] nicht dagegen Container und Paletten.[6] Für Wechselaufbauten[7] ist die Frage streitig. **5**

Art. 2 CMR ist gem. Art. 41 **unabdingbar**. Eine durchgehende Haftung unter Ausschluß der Berufung auf Haftungsbeschränkungen des Art. 2 CMR kann daher nicht wirksam vereinbart werden; LG Köln vom 28. 5. 1985, VersR **1985** 985. **6**

2. Umladungsverkehr

Nicht der CMR unterliegen Transporte, wenn die Güter, sei es auch im Container oder auf einer Palette, vom LKW auf ein anderes Transportmittel, z. B. Schiff oder Bahn, vertragsgemäß verladen werden; unstreitig, siehe *Loewe* ETR **1976** 523. Verträge über die Beförderung von Containern zwischen Großbritannien und dem Kontinent unterliegen also nicht der CMR-Regelung, wenn die Container vom Kraftfahrzeug auf das Schiff und von dort wieder auf einen LKW verladen werden.[8] Nur wenn die verbleibende Beförderung auf dem Kontinent noch immer grenzüberschreitend ist, kann auf diese Reststrecke die CMR anzuwenden sein;[9] In der Praxis kommt dies vor allem bei der Straßenbeförderung zwischen außerdeutschen Hafenstädten und der Bundesrepublik Deutschland vor (z. B. von Triest oder Antwerpen nach Deutschland). Erfolgt die Umladung vom LKW auf ein anderes Beförderungsmittel vertragswidrig, so bleibt die CMR anwendbar.[10] **7**

---

[5] Zum Trailer siehe Art. 1 Rdn. 36. Beispiele für Trailerbeförderung: BGH vom 14. 12. 1988, TranspR **1990** 141–144 = VersR **1989** 309 ff (Fixkostenspedition Deutschland–Livorno–Malta); OLG Celle vom 4. 7. 1986, TranspR **1987** 275 ff; OLG Düsseldorf vom 27. 2. 1986, TranspR **1986** 226 ff (Deutschland–London); OLG Hamburg vom 15. 8. 1985, TranspR **1985** 341, 343 (Deutschland–Algerien); vom 16. 1. 1986, TranspR **1986** 229 ff; OLG Hamm vom 23. 9. 1985, TranspR **1986** 18 (Deutschland–Libyen); OLG München vom 28. 6. 1983, TranspR **1984** 186 (Deutschland–Syrien–Irak); LG Düsseldorf vom 29. 11. 1985, TranspR **1987** 340, 341 (England–Deutschland); LG Köln vom 28. 5. 1985, VersR **1985** 985 (Großbritannien–Deutschland).

[6] Unstr.: BGH vom 24. 6. 1987, TranspR **1987** 447, 448 f; OLG Düsseldorf vom 11. 2. 1982, insoweit in VersR **1983** 483 nicht mit abgedruckt; *Hill* ETR **1976** 183 f.

[7] Für Anwendung von Art. 2 OLG Hamburg vom 13. 3. 1993, TranspR **1994** 193, 194. Dagegen LG Regensburg vom 28. 11. 1989, TranspR **1990** 194, weil sie keine eigenen Achsen mit Rädern haben. Dagegen jetzt auch *Koller*[4] Art. 2 Rdn. 3 unter Aufgabe seiner bisher vertretenen Auffassung (2. Auflage Rdn. 3).

[8] Zum Kollisionsrecht, das dann über das auf die gesamte Beförderung oder einzelne Teilbeförderungen anzuwendende Recht entscheidet, siehe § 425 HGBaF Rdn. 58 ff.

[9] Zutreffend OLG Karlsruhe vom 5. 12. 1986, TranspR **1987** 184.

[10] OLG Düsseldorf vom 30. 6. 1983, TranspR **1984** 130, 131; LG Krefeld, v 15. 12. 1987, VersR **1988** 1021 f, anders jedoch bei Zusage durchgehender CMR-Haftung, siehe Art. 1 Rdn. 4, 42 und § 452 HGBaF Anh. V Rdn. 65 ff; B TribCom Antwerpen vom 9. 12. 1977, ETR **1978** 110, 116 ff.

3. Umladung nach Art. 14 CMR

8 Die in Art. 2 Abs. 1 S. 1 vorgesehene Ausnahmeregelung für eine Umladung im Falle eines Beförderungshindernisses nach Art. 14 wirft viele Fragen auf.[11] Wird das Gut in diesem Falle auf ein anderes Beförderungsmittel umgeladen, bleibt nach Art. 2 Abs. 1 S. 1 die CMR wohl voll anwendbar, da es auf die ursprüngliche (nunmehr durch das Beförderungshindernis unausführbar gewordene) Vereinbarung nicht mehr ankommt. Jedenfalls im Falle des Art. 14 Abs. 2 wird bei Ausbleiben von Weisungen der CMR-Frachtführer ermächtigt, die ihm im Interesse der Verfügungsberechtigten am besten erscheinenden Maßnahmen zu treffen. MüKo/*Basedow*[12] geht wohl davon aus, daß dann auch bei Abladung vom LKW und Weiterbeförderung etwa durch ein Schiff für diesen Transport die CMR gilt. Am klarsten spricht dies wohl *Clarke*[2] Nr. 16 b S. 70 f aus, auch wenn er auf andere Auslegungsmöglichkeiten hinweist. Ein Anwendungsfall liegt vor im Falle **1979** I 175 Moto Vespa S. P. A. v. MAT Ltd., Lloyd's Rep. **1979** I 175, 180.[13] Siehe dazu Art. 14 Rdn. 24.

Art. 2 Abs. 1 S. 1 erklärt jedoch offensichtlich die besondere Regelung des Art. 2, also auch der etwaigen Anwendung des Rechts des Trägerbeförderungsmittels (Rdn. 23) für anwendbar. Offenbar muß die Voraussetzung der Beförderung des Gutes per Kraftfahrzeug auf dem Trägertransportmittel auch in diesem Fall vorliegen. Damit könnte strenggenommen nur der Fall unter die Sonderregelungen des Art. 2 fallen, daß die Umladung auf ein anderes Kraftfahrzeug erfolgt und dieses seinerseits auf ein Trägerbeförderungsmittel verladen wird. Es ist jedoch anzunehmen, daß die Bestimmung wohl auch den häufigeren Fall erfassen soll, daß ein beschädigtes Kraftfahrzeug mit Ladung auf einem anderen Beförderungsmittel weiterbefördert wird,[14] und damit diese Ersatzbeförderung der CMR unterliegt.

III. Folgenregelung von Art. 2 Abs. 1 CMR

1. Struktur der Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten

a) Huckepack-Beförderung als Form multimodalen Transports

9 Der Huckepacktransport (Beförderung eines beladenen Transportmittels auf einem anderen, z. B. LKW auf Eisenbahn oder Schiff) und seine Variante „Känguruh-Transport" (Leichter an Bord eines Trägerschiffs) gehören als Sonderformen in den Bereich des multimodalen (kombinierten) Transports; siehe zu den Grundfragen dieser Transporte Anh. V nach § 452 HGBaF Rdn. 2, 28, 50. Beteiligt an diesen Transportvorgängen sind mindestens drei Personen: (1) Absender; (2) CMR-Frachtführer und (3) Frachtführer des Trägerbeförderungsmittels (Verfrachter eines Seeschiffs, Frachtführer eines Binnenschiffs, Luftfrachtführer, Eisenbahn).

---

[11] Nebelhaft daher auch die sybillinischen Ausführungen zur Parenthese in Art. 2 Abs. 1 bezüglich der Ausnahme vom Umladeverbot bei *Loewe* ETR **1976** 503 ff, Nr. 51 (S. 522 und Nr. 57 S. 524.

[12] Rdn. 9 und Art. 14 Rdn. 19; wohl auch *Koller*[4] Rdn. 5 und *Herber/Piper* Rdn. 14.

[13] **1979** I 175: Lloyd's Reports **1979** I 175: Richter *Mocatta* in GB Queen's Bench Division im Falle Moto Vespa vs. (nach Haak S. 298) zu 32 CMR, zitiert auch bei GB Queen's Bench Division vom 27. 10. 1986, RDU **1988** 747; siehe auch *Clarke*[2] Nr. 16 b S. 70 f
Das Urteil B CA Brüssel vom 19. 12. 1968, ETR **1969** 948, 951 betrifft die Umladung auf ein Inlands-Kraftfahrzeug im Bestimmungsland.

[14] *Thume* in *Fremuth/Thume* Frachtrecht, Rdn. 87; *Koller*[4] Rdn. 5; MüKo/*Basedow* Rdn. 9; *Herber/Piper* Rdn. 4.

b) Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten

aa) Zwischen Absender und CMR-Frachtführer

10 Zwischen Absender und CMR-Frachtführer besteht nach Art. 2 Abs. 1 S. 1 ein CMR-Frachtvertrag, der nach Art. 2 Abs. 1 S. 2 jedoch haftungsrechtlich den zwingenden Normen für das Trägerbeförderungsmittel unterworfen sein kann; siehe Rdn. 23 ff. Der Absender muß die Verpackung und Verladung so gestalten, daß sie auch den Risiken des Trägerbeförderungsmittels entspricht.[15]

bb) Zwischen CMR-Frachtführer und Trägerfrachtführer

11 Zwischen CMR-Frachtführer und Trägerfrachtführer besteht ein Frachtvertrag **nach Maßgabe des betreffenden Beförderungsrechts für das Trägertransportmittel** (See-, Binnenschifffahrts-, Eisenbahn- oder Luftfrachtrecht). Die CMR findet auf diese Rechtsbeziehungen keine Anwendung.[16] Hinsichtlich des Frachtgutes ist der Trägerfrachtführer Unterfrachtführer des CMR-Frachtführers. Dieser ist seinerseits Absender (oder Befrachter). Hinsichtlich des Straßenbeförderungsmittels (LKW, Lastzug, Trailer) ist er nicht Unterfrachtführer, sondern einfacher Frachtführer.

12 Verträge über die **Beförderung von beladenen LKW auf Seefähren** unterstehen dem Seerecht in der jeweils maßgeblichen Ausprägung der anzuwendenden nationalen Rechts. Hierfür gilt insbesondere in der Regel das Seefrachtrecht der Haager Regeln; siehe Rdn. 34.

13 Die Verträge zwischen dem LKW-Unternehmer und dem Eisenbahnbeförderer über die **Beförderung beladener LKW im Kanaltunnel** unterliegen nicht der CMR, weil es sich um Schienenbeförderungen handelt. Übernimmt die englische oder französische Staatsbahn die Beförderung, unterliegt der Vertrag den ER/CIM, weil diese Strecken in die Streckenliste des internationalen Eisenbahnzentralamt aufgenommen sind. Die von der privaten Betreibergesellschaft „Le Shuttle" ausgeführten Beförderungen fallen nicht darunter. Die von dieser zugrundegelegten AGB lehnen sich eng an die CMR an, enthalten aber auch beachtliche Abweichungen von dieser, vor allem die Beschränkung der Haftung auf 70000 SZR je Fahrzeug einschließlich Anhängern. Wieweit diese wirksam sind, hängt von dem anzuwendenden englischen oder französischen Recht ab.[17]

cc) Trägerfrachtführer als Unterfrachtführer des CMR-Frachtführers

14 Für den Trägerfrachtführer und seine Leute haftet der CMR-Frachtführer dem Absender nach Art. 3 CMR. Mit Recht enthält daher z. B. das Urteil des OLG Hamburg vom 15. 9. 1983, TranspR **1983** 157, 158 keine Ausführungen über die Verlade- und Staupflicht hinsichtlich eines Trailers an Bord eines Seeschiffs, da im Rahmen des Art. 17 Abs. 2 der CMR-Frachtführer entlastungspflichtig nicht nur für sein Verhalten und das seiner Leute, sondern auch des von ihm beauftragten Verfrachters ist. Bei der

---

[15] OLG Düsseldorf vom 25. 3. 1993, TranspR **1994** 439 ff.

[16] A. A. jedoch B TribCom Antwerpen vom 11. 2. 1977, ETR **1978** 110–120; *Ponet/Williams* Rev. dr. com. belge **1992** 753 zu Art. 2 CMR, dagegen NL Rb Rotterdam vom 22. 4. 1994, SS **1994** Nr. 126, 422 ff.

[17] Zur Anwendung der CMR auf die Verträge zwischen dem Straßenfrachtführer und seinem Auftraggeber (Absender) siehe Rdn. 19 ff. Zur Haftung bei Benutzung des Kanaltunnels siehe Rdn. 21.

Stauung sind die Richtlinien für Sicherungsvorkehrungen bei der Beförderung von Straßenfahrzeugen mit Ro/Ro-Schiffen der IMCO[18] zu beachten, die zur Durchführung der Schiffssicherheitsverordnung dienen.

dd) Regreß des CMR-Frachtführers gegen den Trägerfrachtführer

15 Der Frachtvertrag über die Beförderung auf dem Trägerbeförderungsmittel ist Grundlage des Regresses des CMR-Frachtführers gegen den Trägerfrachtführer. Haftung des CMR-Frachtführers und Regreßansprüche gegen den Trägerfrachtführer decken sich nur dann, wenn die Haftung des CMR-Frachtführers nach Art. 2 Abs. 1 S. 1 dem für die Trägerbeförderung geltenden zwingenden Recht unterliegt. Zur Nichtübereinstimmung zwischen Ersthaftung des Frachtführers und seinem Regreß oder dem seines Versicherers siehe grundsätzlich, § 429 HGBaF Rdn. 57 ff, 253, § 429 HGBaF Anh. I Rdn. 86 ff.

ee) Kein Vertrag zwischen Absender und Trägerfrachtführer

16 Zwischen Absender und Trägerfrachtführer bestehen keine vertraglichen Beziehungen. Von einem Vertrag zugunsten Dritter oder mit Schutzwirkung für Dritte kann im Regelfall nicht ausgegangen werden; bei Einschaltung ausländischer Partner kann ein solcher nach deren Recht auch rechtlich unzulässig sein. Zu eventuellen außervertraglichen Ansprüchen siehe Art. 28.

ff) Beziehungen zwischen nicht befördernden Spediteuren

17 Findet Art. 2 auf einen CMR-Frachtvertrag mit Seebeteiligung Anwendung, bereiteten die Ausgleichsansprüche von beteiligten Spediteuren hinsichtlich dieses Vertrags Schwierigkeiten. Das Urteil des F CA Rouen vom 16. 10. 1972 verneint in einem solchen Fall die Anwendbarkeit; dazu aber zu Recht kritisch die observation, die auf den materiellen Gegenstand der Spediteurrechte hinweist und damit die CMR-Anwendung begründet sieht.[19]

c) Verhältnis von Art. 2 CMR zum Recht des multimodalen Transports

18 Da für multimodale Transporte bisher weder nationale noch internationale gesetzliche Bestimmungen in Kraft sind (siehe § 452 HGBaF Anh. V Rdn. 18 ff), die mit Art. 2 CMR kollidieren könnten, steht Art. 2 CMR gegenwärtig in keinem Konkurrenzverhältnis zu anderen Normen. Sollte die Multimodalkonvention für Deutschland in Kraft treten, behielte Art. 2 CMR nach Art. 30 Abs. 4 dieser Konvention seine Geltung. Unzutreffend gehen *Muth/Glöckner*[6] Rdn. 1 davon aus, daß diese Konvention Art. 2 CMR verdrängen könnte. Siehe im übrigen zu den Problemen einer solchen Kollision aus einer nicht unbestrittenen internationalisierten Sicht eingehend *Richter-Hannes*, Die UN-Konvention über die internationale multimodale Güterbeförderung (Wien 1982) 55 ff.

---

[18] BAnz Nr. 189 vom 7. 10. 1988, S. 4439 f; zu den wirtschaftlichen und technischen Umständen der Ro/Ro-Beförderung siehe DVZ vom 4. 6. 1988 S. 17.

[19] BT 1972 379 f mit observation S. 380 = ETR 1972 1040 ff; dazu siehe auch Art. 1 Rdn. 26.

2. Rechtsverhältnis zwischen Absender und CMR-Beförderer

a) Grundsatzregelung nach Art. 2 Abs. 1 CMR

Liegen die Voraussetzungen von Art. 2 Abs. 1 S. 1 vor, so gilt die CMR grundsätzlich für die gesamte Beförderung. Insbesondere auch die Fragen der Schadensrüge,[20] der Beförderungspapiere, der aufeinanderfolgenden Frachtführer[21] regeln sich ausschließlich nach der CMR. Für die Haftung trifft jedoch Art. 2 Abs. 1 S. 2, 3 eine dem Network-System im multimodalen Transport (siehe Anh. V nach § 452 HGBaF Rdn. 19 ff) teilweise entsprechende Regelung. Die Haftung für Transportgefahren des Trägerbeförderungsmittels richtet sich nach dem für dieses Beförderungsmittel geltenden zwingenden Recht; zu den Einzelheiten siehe Rdn. 28 f. Die betreffende Sonderordnung ist anwendbar, soweit ein Schaden durch ein Ereignis, das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann, verursacht worden ist. **19**

Ist die Beförderung auf dem Trägertransportmittel, z. B. im **Fährtransport auf Ro/Ro-Schiffen** nur zu einschränkenden Beförderungsbedingungen praktisch möglich, so kann dies nicht zur Anwendung von deren Klauseln auf den CMR-Frachtvertrag führen. Diese Klauseln sind möglicherweise wirtschaftlich unvermeidbar, aber kein zwingendes Recht mit einem garantierten Mindestinhalt. Nicht überzeugend daher LG Köln vom 28. 5. 1985, VersR **1985** 985 f. Andernfalls würden Haftungsbeschränkungen unvermeidlicher AGB in den CMR-Frachtvertrag hineinwirken. Eine derartige Aufweichung der Haftung sieht Art. 2 CMR nicht vor. In solchen Fällen bleibt es daher bei der Anwendung der CMR. Dies kann eine Härte für den CMR-Frachtführer bedeuten, der dann seinem Auftraggeber gegenüber strenger haftet als der Trägerbeförderer ihm gegenüber. Diese Regreßsituation wird jedoch durch den Abschluß einer CMR-Haftpflichtversicherung[22] auf den Versicherer überwälzt; zutreffend *Muth/Glöckner*[6] Rdn. 4. **20**

Beförderungen auf LKW im **Kanaltunnel** durch den „Shuttle" nach und von England[23] unterliegen hinsichtlich der auf den Kraftfahrzeugen verladenen Transportgüter der CMR. Abweichungen von der CMR sind unwirksam gem. Art. 41. Dies gilt vor allem für die Beschränkung der Haftung auf 70 000 SZR je Fahrzeug einschließlich Anhängern bei einem Ladungsgewicht von mehr als 8,4 to, weil sie die zwingende Grenze nach Art. 23 Abs. 3 CMR unterschreiten würde. Unter Umständen können jedoch besondere Haftungsgrenzen nach dem für den Kanaltunnel anwendbaren Eisenbahnrecht im Rahmen des Art. 2 anwendbar sein. Siehe auch Rdn. 13. **21**

Ob die jeweils zugrundegelegten AGB überhaupt **für das Verhältnis zwischen dem Straßenfrachtführer und seinem Auftraggeber (CMR-Absender)** anzuwenden sind, ist zweifelhaft. **22**

---

[20] Art. 30 CMR; siehe etwa F CA Orléans vom 20. 1. 1982, BT 1982 233 f.

[21] Siehe zu Art. 34 dort Rdn. 7; GB Queen's Bench Division vom 6. 11. 1990, (Dresser v. Falcongate), RDU 1991 I 354, 357 = ETR 1999 798 ff.

[22] Hierzu siehe § 429 HGBaF Rdn. Anh. I, Rdn. 45–50.

[23] Siehe dazu *Kuckels* DVZ Nr. 44 vom 14. 4. 1994 11, z. T. rechtlich unzutreffend; ferner Rdn. 13.

b) Sonder-Haftungsregelung des Art. 2 Abs. 1 S. 2, 3 CMR, Anwendungsvoraussetzungen

aa) Kein eigenes Verschulden des CMR-Frachtführers

23 Art. 2 Abs. 1 S. 2 CMR erklärt die Haftungsordnung des Trägerbeförderungsmittels nur dann für anwendbar, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Straßenfrachtführers verursacht worden ist. Hierbei ist dem CMR-Frachtführer das Verschulden des Frachtführers des Trägerbeförderungsmittels und seiner Leute nicht zuzurechnen, weil dies vielfach Art. 2 Abs. 1 S. 2 leerlaufen lassen würde.[24] Art. 3 CMR ist insoweit nicht anzuwenden. Allerdings ist dem CMR-Frachtführer Verschulden seiner übrigen Leute und Gehilfen anzurechnen.

bb) Schadenseintritt: während Beförderung auf Trägerbeförderungsmittel

24 Der Schaden muß während der Beförderung durch das Trägerbeförderungsmittel eingetreten sein. Das bedeutet, daß die Schadensursache in den Haftungszeitraum dieser Beförderung fallen muß. Dies ist z. B. während des Stauens des Trailers auf einer Fähre der Fall.[25]

cc) Schadensursache: für Trägerbeförderungsmittel typisches Ereignis

25 Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist müssen durch ein Ereignis verursacht worden sein, das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann. Es ist demnach ein für die Trägerbeförderung typisches Schadensereignis zu fordern.

26 **Fälle der Bejahung eines typischen Ereignisses:** Zusammenbruch und Wiederaufrichten eines Trailers beim Verladen auf ein Seeschiff würde unter § 606 HGB fallen und ist daher seeschiffahrtstypisches Ereignis;[26] Umstürzen eines Trailers bei starkem Swell beim Einlaufen in den Hafen ist typisches Ereignis.[27] Schaden durch Einfahren eines überhohen Trailers in ein besonders niedriges Deck einer Fähre.[28]

dd) Beweislast

27 Die Beweislast für das Vorliegen eines für das Trägerbeförderungsmittel typischen Ereignisses trägt der Geschädigte; ausdrücklich Art. 2 Abs. 1 S. 2 CMR.

c) Folgen der Verweisung auf das Recht des Trägerbeförderungsmittels

aa) Anwendbar nur zwingendes Recht des Trägerbeförderungsmittels

28 Die Verweisung in Art. 2 Abs. 1 S. 2 CMR ist in ihrem Inhalt international umstritten.[29] Sie beschränkt sich auf die Vorschriften des für das Trägerbeförderungsmittel geltenden Rechts. Die deutsche Übersetzung wirft Auslegungsprobleme auf, die

---

[24] GB Queen's Bench Division vom 22. 9. 1980, (Thermo Engineers v. Ferrymasters) ETR **1990** 194 ff = **(1981)** 1 Lloyd's Rep. 200 = **(1981)** 1 All E. R. 1142; *Herber*, VersR **1988** 646.

[25] GB Queen's Bench Division vom 22. 9. 1980, (Thermo Engineers v. Ferrymasters), ETR **1990** 194 ff, 201 f = **(1981)** 1 Lloyd's Rep. 200 = **(1981)** 1 All E. R.1142.

[26] LG Köln vom 28. 5. 1985, VersR **1985** 985.

[27] OLG Hamburg vom 15. 9. 1983, TranspR **1983** 157, 158; OLG Celle vom 4. 7. 1986, TranspR **1987** 275 ff. Dies bedeutet aber noch nicht das Vorliegen einer Gefahr der See nach § 608 Abs. 1 Nr. 1 HGB; zutr. OLG Celle aaO; siehe auch *Herber*, VersR **1988** 646.

[28] GB Queen's Bench Division vom 22. 9. 1980, (Thermo Engineers v. Ferrymasters), ETR **1990** 194, 201 f = **(1981)** 1 Lloyd's Rep. 200 = **(1981)** 1 All E. R.1142.

[29] *Haak* 99 ff; *Herber/Piper* Rdn. 22.

allerdings teilweise aus den Unterschieden zwischen der englischen und französischen Originalfassung herrühren. Die französische Fassung verwendet hier die Formulierung „dispositions impératives" und entspricht damit wohl der deutschen Übersetzung. Der englische Text dagegen drückt sich mit den Worten „conditions prescribed by law" unbestimmter aus. Mit Recht geht jedoch die deutsche Übersetzung davon aus, daß **nur zwingendes Recht** als Haftungsmaßstab in Betracht kommen kann,[30] da dispositives Recht (vgl. das deutsche Binnenschiffahrtsrecht) in der Praxis durch vielfach in ihrer Gültigkeit zweifelhafte AGB verdrängt ist.

Fraglich ist, ob das für die Trägerbeförderung geltende Recht **beiderseits oder nur einseitig zugunsten des Absenders** (hier des CMR-Frachtführers) **zwingend** gestaltet sein[31] und von welchen Voraussetzungen es abhängig sein muß. Es sollte ausreichen, wenn das Recht nur zum Schutz des Absenders zwingend wirkt, weil sich auch aus der Anordnung einseitig zwingender Wirkung schon ergibt, daß der Gesetzgeber eine bindende Ordnung aufstellen wollte, die eine nach seiner Auffassung ausgewogene Verteilung der Risiken des Transports mit dem Trägerbeförderungsmittel darstellt.[32] Letztlich maßgeblich ist die sichere Feststellbarkeit der gültigen Regelung und die gesetzlich verbürgte Anwendung; wie hier *Herber*, VersR **1988** 647. Offen ist auch, ob die im Konnossement für die Trailerbeförderung enthaltenen Haftungsbedingungen maßgeblich sind, wenn sie günstiger als die einseitig zwingenden Haager Regeln sind.[33] **29**

bb) Auswirkungen der Haftungsregelung des Trägerbeförderungsmittels

Die Lösung des Art. 2 Abs. 1 S. 2 ist **für den Frachtführer dann günstiger, wenn die anstelle der CMR anwendbaren Regeln weniger scharf sind**. Dies kann z. B. in Betracht kommen wegen der Entlastungsmöglichkeit nach § 608 Abs. 1 Nr. 1 HGB.[34] Die Haftungsbeschränkung in § 660 HGB bedeutet aber nicht, daß der Trailer als Packung anzusehen ist; OLG Celle aaO. Der Trailer ist nicht Verpackung für das auf Paletten zusammengefaßte Gut, sondern nur Beförderungsmittel i. S. der CMR. Dagegen sind die Paletten eindeutig Packungen nach § 660 HGB. Nach § 660 Abs. 1 HGB gilt die Haftungsbegrenzung pro Stück, also gem. Abs. 2 regelmäßig pro Palette, wenn nicht die Kilogramm-Begrenzung zu einer höheren Haftung führt. Soweit keine zwingende Wirkung besteht, bleibt es dagegen bei der schärferen Haftung nach der CMR. **30**

Umgekehrt kann Art. 2 CMR auch zu verschärfter Haftung des CMR-Frachtführers führen, z. B. bei innerdeutschem Huckepackverkehr mit der Eisenbahn wegen der hohen Haftungsgrenzen des § 85 Abs. 1 EVO. In diesem Fall hat jedoch der CMR-Frachtführer in aller Regel einen entsprechenden Regreßanspruch gegen den Huckepackbeförderer. **31**

---

[30] Mit eingehender Begründung ungefähr in diesem Sinne NL Hoge Raad vom 29. 6. 1990, deutsche Übersetzung TranspR **1991** 132, 133 f = ETR **1990** 589 ff; französische Übersetzung S. 600; Stellungnahme von *Haak* 606 ff; Rezension von *Putzeys* 631 ff; a. A. *Herber/Piper* Rdn. 22.

[31] Offenlassend OLG Hamburg vom 5. 9. 1983, TranspR **1983** 157, 159; siehe auch LG Köln vom 28. 5. 1985, VersR **1985** 985, 986.

[32] NL Hoge Raad vom 29. 6. 1990, deutsche Übersetzung TranspR **1991** 132 ff = ETR **1990** 589 ff.

[33] GB Queen's Bench Division vom 22. 9. 1980, (Thermo Engineers v. Ferrymasters), ETR **1990** 194, 202 f = **(1981)** 1 Lloyd's Rep. 200 = **(1981)** 1 All E. R. 1142.

[34] Zutreffend OLG Celle vom 4. 7. 1986, TranspR **1987** 275, 276.

d) Recht des Trägerbeförderungsmittels (Art. 2 Abs. 1 Satz 2) im einzelnen

aa) In Betracht kommende Regelungen

32 Anzuwenden ist danach möglicherweise Seerecht, Binnenschiffahrtsrecht, Eisenbahnrecht oder Luftrecht. Zur Bestimmung des anwendbaren Rechts wird zunächst festgestellt, welches Recht im Falle eines unmittelbaren Frachtvertrags zwischen CMR-Absender und Trägerbeförderer zwingend gelten würde.[35] Soweit für diesen Fall kein internationales Abkommen anzuwenden sein würde, muß nach den allgemeinen Grundsätzen des Kollisionsrechts (§ 425 HGBaF Rdn. 28 ff) zunächst fiktiv[36] die anwendbare nationale Rechtsordnung ermittelt und überprüft werden, ob sie für diesen Fall zwingende Haftungsregeln vorsieht (z. B. in Deutschland zwingendes Seerecht, §§ 662, 663 HGB; Luftrecht, §§ 44 ff LuftVG oder im Falle der Beförderung mit dem Binnenschiff etwa anwendbares schweizerisches Binnenschiffahrtsrecht; siehe zur Übersicht *Vreede* ETR **1975** 669 ff). Ergibt sich nach dieser Prüfung nicht die Anwendbarkeit zwingender Normen, dann ist gem. Art. 2 Abs. 1 S. 3 wiederum die CMR auch für die Haftung zwingend maßgeblich. Haftungsfreizeichnungen sind demnach unwirksam; zutreffend *Heuer* 175 f. Ergibt sich aus den zur ergänzenden Anwendung in Frage kommenden nationalen Rechtsordnungen übereinstimmend, daß kein zwingendes Recht für das Trägerbeförderungsmittel gilt, dann kann die kollisionsrechtliche Bestimmung der ergänzend anzuwendenden Rechtsordnung unterbleiben, z. B. beim Seetransport ohne Konnossementsausstellung nach norwegischem oder deutschem Recht; OLG Hamburg vom 15. 9. 1983, TranspR 1983 157, 158 = VersR 1984 534.

bb) Typische Fallgruppen

33 Soweit deutsches **Binnenschiffahrtsrecht** anzuwenden ist, bestehen keine zwingenden Normen. Der CMR-Frachtführer haftet daher auch bei typisch schiffahrtsbedingten Schadensereignissen nach der CMR.

34 Praktisch wichtigster Fall ist die **Beförderung von Gütern auf Trailern, insbesondere im Ro/Ro-Transport auf Seeschiffen.** Ist in solchen Fällen auf die Beförderung durch das Trägerschiff deutsches Seefrachtrecht anwendbar, ist die Haftung nur zwingend, wenn die Voraussetzungen von §§ 662, 663 HGB vorliegen. Dies setzt zumindest die Ausstellung eines Konnossements voraus. Ob diese bei dem nur hypothetischen (unterstellten) Seefrachtvertrag zwischen Absender und CMR-Frachtführer über das im Trailer beförderte Gut erfolgt wäre, kann aber nicht ohne weiteres beurteilt werden. *Herber* schlägt daher vor, darauf abzustellen, ob für den konkreten Vertrag zwischen dem Verfrachter und dem CMR-Frachtführer ein Konnossement ausgestellt worden ist.[37] Ähnlich verfährt der BGH[38] im (nicht der CMR unterliegenden) Fall der Haftung des Spediteurs im multimodalen Transport für eine Seestreckenbeförderung durch einen Verfrachter als Unterfrachtführer. Diese Lösung führt zur

---

[35] Zutreffend *Herber*, VersR **1988** 647; *Heuer* 176, *Precht/Endrigkeit*[3] S. 52; zu den anwendbaren Normen des deutschen Rechts siehe § 425 HGBaF Rdn. 169 ff und § 429 HGBaF Rdn. 169 ff.

[36] Zum fiktiv-objektiven Charakter dieser Feststellungen eingehend NL Hoge Raad vom 29. 6. 1990, deutsche Übersetzung TranspR **1991** 132 ff = ETR **1990** 589 ff.

[37] *Herber*, VersR **1988** 647 f; ebenso i. E. OLG Hamburg vom 15. 9. 1983, TranspR **1983** 151, 158 = VersR **1984** 534; a. A. LG Köln vom 28. 5. 1985, VersR **1985** 985, 986; unklar OLG Celle vom 4. 7. 1986, TranspR **1987** 275, 276.
Grundsätzlich gegen die Konnossementsausstellung als Voraussetzung NL Hoge Raad vom 29. 6. 1990, deutsche Übersetzung TranspR **1991** 132, 134 f = ETR **1990** 589 ff; französische Übersetzung S. 604 ff; Stellungnahme von *Haak* 606 ff; *Putzeys* ebendort 631 ff.

[38] Vom 24. 6. 1987, BGHZ **101** 172, 177 f = TranspR **1987** 447, 449 f = NJW **1988** 640 ff.

härteren CMR- Haftung anstelle der seerechtlichen Haftung (siehe § 452 HGBaF Anh. V Rdn. 20 f), wenn kein Konnossement ausgestellt ist; *Herber* VersR **1988** 648. Der Straßenfrachtführer muß daher bei Verladung des Kraftfahrzeugs auf Konnossementsausstellung bestehen. Der NL Hoge Raad[39] entscheidet dagegen die Frage, ob der fiktive Seetransport der Güter zwingendem Recht unterliegt, ohne Rücksicht auf den konkreten Vertrag über die Trailerbeförderung. Danach sind die Haager Regeln/ Visby Rules als grundsätzlich zwingendes Recht auf die Haftung für Güterschäden anzuwenden, auch wenn sie für den konkreten Vertrag über die Trailerbeförderung mangels Konnossementsausstellung (§§ 662, 663a HGB) oder wegen Deckverladung nicht zwingend gelten würden. Dieser wohl begründeten Auffassung ist zuzustimmen, da sie die Entscheidung über die anzuwendenden Rechtsnormen nicht von Umständen abhängig macht, die außerhalb des Kenntnis- oder Einflußbereichs des CMR-Absenders liegen.

In Betracht kommt auch die Anwendung von **Eisenbahnfrachtrecht** auf die Frachtverträge zwischen dem LKW-Frachtführer und seinem Absender bei Huckepackbeförderung durch die Eisenbahn. Besondere Gefahren des Schienenverkehrs sind zwar nicht gerade ausgeprägt, könnten aber dennoch vorkommen, vor allem, soweit neue Techniken angewendet werden; etwa bei Steuerungsfehlern im Falle der **Beförderung von LKW im Kanaltunnel**; siehe zum darauf anwendbaren Recht Rdn. 13, 21. **35**

IV. Beförderung mit eigenem Träger-Beförderungsmittel gem. Art. 2 Abs. 2 CMR

Eine besondere Lage besteht, wenn die Huckepack-Beförderung auf einem eigenen Trägerbeförderungsmittel des CMR-Frachtführers ausgeführt wird, z. B. bei Huckepack-Beförderung von beladenen Straßengüterfahrzeugen der deutschen Bundesbahn auf der Eisenbahn. Für diesen Fall sieht Art. 2 Abs. 2 eine Doppelfiktion vor, die allerdings nur klarstellt, daß nicht notwendig ein Frachtvertrag über die Benutzung des Trägerbeförderungsmittels abgeschlossen sein muß. Die anwendbare Schadenersatzregelung ist im Ergebnis die gleiche wie nach Abs. 1 S. 1.[40] **36**

---

[39] Vom 29. 6. 1990, deutsche Übersetzung TranspR **1991** 132 ff = ETR **1990** 589 ff.

[40] *Loewe* ETR **1976** 524; *Precht/Endrigkeit*[3] S. 54; *Heuer* 177.

KAPITEL II

Haftung des Frachtführers für andere Personen

Artikel 3

Der Frachtführer haftet, soweit dieses Übereinkommen anzuwenden ist, für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

CHAPITRE II

Personnes dont répond le transporteur

Article 3

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

CHAPTER II

Persons for whom the carrier is responsible

Article 3

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Übersicht

	Rdn.
I. Allgemeines	1
II. Einzelne Merkmale der Zurechnung	7
1. Bedienstete	7
2. Andere Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient	9
3. Handeln in Ausübung ihrer Verrichtungen	10
III. Haftung der Gehilfen	12

Schrifttum

Glöckner Die Haftungsbeschränkungen und die Versicherung nach den Art. 3, 23–29 CMR, TranspR **1988** 327–334; *Hügel* Drei OGH-Entscheidungen zur Frachtführerhaftung nach der CMR und den AÖSp, Juristische Blätter 3/4 **1984** v. 11. 2. 84, 57–61; *Roltsch* Die Zurechnung des Verhaltens Dritter im Straßengüterverkehr unter besonderer Berücksichtigung versicherungsrechtlicher Aspekte, VP **1984** Heft 10, 157–161.

I. Allgemeines

Art. 3 CMR entspricht weitgehend sachlich § 431 HGBaF. Die sprachlichen Unterschiede spielen keine entscheidende Rolle. Siehe daher zum Überblick und zu ergänzend anwendbarer Rechtsprechung die dortige Erläuterung. Die Haftung und das Mitverschulden von Absender oder Empfänger für Erfüllungsgehilfen richtet sich nach § 278 BGB, was offensichtlich in der Rechtsprechung gelegentlich übersehen wurde.[1] Für die Haftung des Gehilfen[2] selbst ist Art. 3 ohne Bedeutung.[3] Soweit der Gehilfe selbst bei Ausführung seiner Gehilfentätigkeit als selbständiger Subunternehmer der CMR untersteht, haftet er jedoch für seine Gehilfen wiederum nach Art. 3 CMR.[4] **1**

Art. 3 CMR ist gem. Art. 41 zwingendes Recht.[5] **2**

Art. 3 bezieht sich auf alle **Ansprüche gegen den Frachtführer, die sich aus der CMR ergeben**, insbesondere für die Haftung nach Art. 17 Abs. 1, 2;[6] auch für die Zurechnung von Gehilfenverschulden nach Art. 29 CMR;[7] ebenso für die Zurechnung von Verschulden als Ausnahme vom Kostenanspruch des Frachtführers in Art. 16 Abs. 1.[8] Er ist jedoch nicht auf Ansprüche nach ergänzend anzuwendendem nationalen Recht anzuwenden,[9] z. B. nicht auf die Haftung des CMR-Frachtführers nach § 326 BGB oder auf Inkassovorschriften, deren Nichtbefolgung nicht unter Art. 21 CMR, sondern nur unter nationales Recht fällt.[10] Dies ergibt sich aus der Formulierung des Art. 3, soweit dieses Übereinkommen anzuwenden ist. Welche Bestimmung des deutschen Rechts dann ergänzend anzuwenden ist, kann nach § 437 HGBnF zweifelhaft sein.[11] Die dann noch offene Frage, ob § 431 HGBaF oder § 278 BGB maßgeblich ist, überspielt das Urteil durch Zitieren beider Vorschriften; siehe dazu § 431 HGBaF Rdn. 7. **3**

Auf die Haftung des Absenders oder Empfängers und dritter Personen ist Art. 3 nicht anzuwenden, sondern ergänzendes nationales Recht des Vertragsstatuts, mangels besonderer Vorschriften z. B. § 278 BGB.[12] Dies entspricht nicht nur dem Text, sondern auch dem Sinn der besonderen Abgrenzung; siehe z. B. Art. 17 Rdn. 153. **4**

---

[1] Z. B. OLG Hamburg vom 19. 12. 1985, TranspR **1986** 146, 147 = VersR **1986** 261, 262; vom 18. 12. 1986, TranspR **1987** 434, 435 = VersR **1987** 1132 f.

[2] Dazu Art. 28 Abs. 2 und dort Rdn. 12 ff.

[3] A OGH vom 25. 9. 1968, ETR **1973** 309, 316 f.

[4] OLG Hamburg vom 13. 3. 1993, TranspR **1994** 193, 195; OLG Hamm vom 30. 3. 1998, TranspR **1998** 463, 464.

[5] OLG Hamm vom 14. 11. 1985, TranspR **1986** 77, 79.

[6] Siehe Art. 17 Abs. 2 Rdn. 31.

[7] Siehe dazu Art. 29 Rdn. 30.

[8] Siehe dort Art. 16 Rdn. 5.

[9] BGH vom 9. 2. 1979, NJW **1979** 2470 = VersR **1979** 445 f; ebenso grundsätzlich A OGH vom 5. 5. 1983, TranspR **1984** 42; vom 26. 5. 1983, SZ **1983** 373, 376 f. *Demuth*, Ausführender Frachtführer auch im CMR-Bereich?, TranspR **1999** 100.

[10] A OGH vom 5. 5. 1983, SZ **56** Nr. 73 S. 322, 325 = *Greiter* 185 = TranspR **1984** 42.

[11] Siehe dazu § 437 HGBnF. § 6 KVO konnte ohnehin wegen des vorrangigen Art. 3 CMR nicht angewendet werden, selbst wenn man mit dem BGH die ergänzende Anwendung der KVO für richtig hielt; siehe Art. 1 Rdn. 87 ff.

[12] Siehe MüKo/*Basedow* Rdn. 9. Zu Art. 3 bei *Koller*[4], *Herber/Piper* und *Thume/Temme* nichts gefunden. Anwendungsfälle: Art. 10 Rdn. 14.

5 Soweit nach §§ 458 bis 461 HGBnF[13] die CMR auf die Rechtsbeziehungen **zwischen versendendem Spediteur und Versender** anzuwenden ist, wird der **Spediteur** als Hauptfrachtführer behandelt[14] und haftet für die Frachtführer zwingend nach Art. 3, 41. Er kann sich daher nicht mit dem Nachweis sorgfältiger Auswahl des CMR-Frachtführers entlasten.[15]

6 Innerhalb der CMR ist Art. 3 in breitem Umfang anzuwenden, **soweit ein Handeln des Frachtführers erfordert wird**. Vor allem sind dies die Fälle der Zurechnung von Verschulden,[16] so vor allem bei den Haftungsausschlüssen des Art. 17 Abs. 2,[17] Abs. 4 c[18] und Abs. 5,[19] Art. 11 Abs. 2, aber auch zahlreiche Fälle der Zurechnung schuldloser Handlungen, so in Art. 16 Abs. 1, Art. 21 CMR (Nachnahmefehler).[20] Auch im Rahmen des Art. 29 gilt das Zurechnungsprinzip des Art. 3, wird aber dort in Abs. 2 nochmals speziell formuliert.[21]

II. Einzelne Merkmale der Zurechnung

1. Bedienstete

7 Der Begriff des „Bediensteten" entspricht dem der „Leute" in § 428 HGBnF und in § 431 HGBaF.[22] Die französische und englische Originalformulierung („préposés", „agents and servants") hätte man auch mit „Leute" übersetzen können, wie dies im Seerecht in § 607 Abs. 1 HGB und im ähnlichen Text der Haager Regeln, sowie in Art. 20 WA geschehen ist.[23]

8 **Anwendungsfälle:** Der vom Frachtführer angestellte Fahrer ist stets dessen Gehilfe. Hat ein Unternehmer die Ausführung der Beförderung unternommen, ist auch sein Fahrer Gehilfe des Hauptfrachtführers.[24]

2. Andere Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient

9 Art. 3 CMR entspricht sachlich § 431 HGBaF.[25] Von besonderer praktischer Bedeutung sind die vom Frachtführer eingesetzten Unterfrachtführer[26] und ihr Perso-

---

[13] Bisher 412, 413 HGBaF.
[14] Siehe §§ 412, 413 HGBaF Rdn. 41.
[15] Unrichtig daher LG Frankfurt vom 9.7.1984 TranspR 1985 110, 112.
[16] A OGH vom 25.4.1984, *Greiter* 223, 228, 231 = TranspR 1985 265.
[17] OLG Saarbrücken vom 10.2.1971, VersR 1972 757, 758; vom 28.2.1985, TranspR 1985 188, 189.
[18] Siehe z. B. OLG München vom 27.11.1968, ETR 1971 115, 127; A OGH vom 21.2.1985, VersR 1985 559 f = SZ 58 28 S. 141.
[19] BGH vom 24.9.1987, TranspR 1988 108 = VersR 1988 244 ff; BGH vom 28.3.1985, NJW 1985 2092 f = TranspR 1985 261, 264 = VersR 1985 754, 756 = ETR 1986 174 ff, allenfalls über Art. 17 Abs. 5: OLG Köln vom 2.2.1972, VersR 1972 778; allerdings kann ein Fehler des Frachtführers hinsichtlich vom Absender verladener Güter normalerweise nicht zu dessen Haftung führen; OLG Hamm vom 15.3.1990, VersR 1991 360; OLG München vom 5.7.1989, TranspR 1990 16 = NJW-RR 1989 1434, 1435.
[20] BGH vom 10.2.1982, NJW 1982 1946 f = TranspR 1982 74 f; in BGHZ 83 96 weggekürzt.
[21] Siehe dort Rdn. 30.
[22] Siehe dort Rdn. 12 ff.
[23] Siehe zum Seerecht *Schaps/Abraham* Seerecht II[4] § 607 Anm. 1; *Rabe*[4] § 607 Rdn. 1; zum Luftrecht (§ 45 LuftVG) BGH vom 14.2.1989, TranspR 1989 275, 276 f = VersR 1989 522 ff. MüKo/*Kronke*, Art. 20 WA 1955, Rdn. 31 ff. Siehe auch: *Thume* in *Fremuth/Thume* Frachtrecht, Rdn. 4 ff.
[24] NL Rb Rotterdam vom 3.9.1976, SS 1977 S. 142 ff (Nr. 56) (geschleppter Trailer).
[25] Siehe dort Rdn. 16 ff.
[26] Beiläufig BGH vom 24.10.1991, BGHZ 116 15, 19 = TranspR 1992 177, 178 = VersR 1992 640, 641; Beispiele aus der Praxis: OLG Schleswig vom 30.8.1978, VersR 1979 141, 142; OLG Düsseldorf vom 12.12.1985, TranspR 1986 56, 57 (Unter-Unter-Frachtführer); vom 23.11.1989, TranspR 1990 63, 65; OLG Frankfurt vom 8.6.1982, VersR 1983 141, 142 mit abl. Anm. von *Reiß*; vom 31.5.1983, TranspR 1983 155, 156;