

Die Haftung im internationalen Strassengüterverkehr nach CMR



Barbara Klett*

Der Gütertransport auf der Strasse im nationalen Bereich untersteht dem Frachtrecht und ist in den Art. 440–457 des Schweizerischen Obligationsrechts (OR) geregelt. Bei internationalen Strassentransporten findet ausschliesslich das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr (CMR) Anwendung. Die CMR ist kein vollständiges und umfassendes Regelwerk. Das nationale Recht hat dabei die Funktion der Lückenfüllung und ergänzt das grenzüberschreitende Regelwerk.

Inhalt

- A. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)
 - 1. Einführung zur Haftung des Frachtführers im internationalen Strassenverkehr
 - 2. Anwendungsbereich der CMR
 - 3. Der Beförderungsvertrag – Abgrenzung – Form
 - 4. Rechtsnatur und Abgrenzungen zum nationalen Recht
 - 5. Gesetzeslücken und Verweise auf nationale Normen
 - a) Expliziter Verweis
 - b) Bewusste Lücken
 - c) Unbewusste Lücken und Auslegung
 - d) Unterschiedliche nationale Handhabung und Anreiz zum forum running
- B. Die Haftung des Frachtführers nach CMR
 - 1. Einführung
 - 2. Haftung für Hilfspersonen
 - 3. Aktivlegitimation nach frachtrechtlichem Verfügungsrecht
 - a) Aktivlegitimation des Absenders
 - b) Aktivlegitimation des Empfängers
 - 4. Entlastungsmöglichkeit nach Art. 17 CMR
 - a) Absatz 2
 - b) Absatz 4
 - c) Absatz 5
 - 5. Entschädigung nach Transportrecht
 - a) Entschädigung bei Verlust/Teilverlust
 - b) Entschädigung bei Beschädigung
 - c) Entschädigung bei Lieferfristüberschreitung
 - 6. Vertragliche Anhebung des Haftungslimits für Verlust/Beschädigung
 - 7. Vereinbarung eines besonderen Interesses; Folgeschäden
 - 8. Haftung bei vorsätzlicher und grobfahrlässiger Schädigung
 - 9. Beweisanforderungen
 - 10. Anspruchskonkurrenz mit summenmässiger Beschränkung
- C. Reklamationen und Klagen
 - 1. Prüfung des abgelieferten Transportguts und Vorbehalt
 - a) Zeitpunkt des Vorbehaltes bei Verlust/Beschädigung
 - b) Rechtsfolge/Umkehr der Beweislast
 - c) Modalität des Vorbehaltes bei Lieferfristüberschreitung
 - 2. Verjährung und Reklamation
 - a) Dauer und Beginn der Verjährung
 - b) Reklamation und Hemmung der Verjährung

A. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)

1. Einführung zur Haftung des Frachtführers im internationalen Strassenverkehr

Die Haftung bei grenzüberschreitenden europäischen Strassentransporten beurteilt sich nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR).¹

Der Frachtführer haftet nach Art. 17 CMR für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Transportguts sowie für Beschädigung, wenn diese zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und seiner Ablieferung eintritt. Der Frachtführer haftet ebenfalls nach Art. 17 CMR für Verspätungen, wobei eine Verspätung dann vorliegt, wenn die vereinbarte Frist oder die Zeitspanne, die vernünftigerweise einem sorgfältigen Frachtführer zuzubilligen ist, überschritten wird.²

Die deutsche Terminologie verwendet für die Haftung des Frachtführers bei Verlust und Beschädigung den Begriff der «Obhutshaftung»³. Damit wird eine Kausalhaftung festgeschrieben, von der der Frachtführer sich nur befreien kann, wenn einer der in Art. 17 Abs. 2 oder Abs. 4

¹ Im Jahr 1956 wurde die «Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route» (CMR) von neun europäischen Staaten unterzeichnet, darunter auch die Schweiz. Inzwischen gilt die CMR in 55 Staaten. In der Schweiz trat die CMR im Jahr 1970 in Kraft; SR 0.741.611.

² Näher dazu Kap. B hiernach.

³ Dazu KARL-HEINZ THUME, in: Karl-Heinz Thume (Hrsg.), CMR, 3. Aufl., Nürnberg 2012, Art. 17 N 3; Zur rechtlichen Qualifikation der Haftung siehe BARBARA KLETT, Haftung im Strassenverkehr, in: Barbara Klett/Andreas Furrer (Hrsg.), Schaden im Warentransport (HAVE), Zürich 2016, S. 121 f. mit weiteren Verweisen.

* BARBARA KLETT, LL.M., Fachanwalt SAV Haftpflicht- und Versicherungsrecht, Eversheds AG, Zürich.

CMR aufgelisteten Haftungsausschlüsse vorliegt. Typisch im Transportrecht ist die summenmässige Begrenzung der Haftung.⁴

2. Anwendungsbereich der CMR

Der Anwendungsbereich der CMR ist weiter als bei den meisten anderen Übereinkommen, welche voraussetzen, dass sowohl der Abgangs- als auch der Bestimmungsort in Vertragsstaaten liegen.⁵ Ein internationaler grenzüberschreitender Sachverhalt nach CMR liegt vor, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie ihm Vertrag angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen und von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist (Art. 1 Abs. 1 CMR).

Die CMR ist zudem bei Huckepacktransporten, d.h. kombinierten Beförderungen, anwendbar, die ohne Umladung des Frachtguts erfolgen, nicht hingegen bei multimodalen Transporten (Art. 2 CMR).⁶

3. Der Beförderungsvertrag – Abgrenzung – Form

Die CMR enthält keine Definition des Beförderungsvertrages. Grundsätzlich entspricht der Begriff des Beförderungsvertrages nach CMR dem Frachtvertrag nach Art. 440 OR. Nach Art. 1 Abs. 1 CMR ist das Übereinkommen auf jeden Vertrag «über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Strasse mittels Fahrzeugen» anwendbar, «wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Verträge angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist».⁷

Auf den echten Speditionsvertrag⁸ ist die CMR nicht anwendbar. Führt der Spediteur den Transportauftrag selbst aus, dann bestimmt sich seine Haftung nach dem Frachtvertragsrecht.⁹

Die CMR stellt für den Vertragsabschluss keine Formvorschriften auf; zum Abschluss genügt daher die mündli-

che oder auch in konkludentem Verhalten sich manifestierende Einigung der Vertragsparteien. Die Ausstellung und Übergabe eines Frachtbriefes ist nicht Voraussetzung für einen gültigen Vertragsschluss (Art. 4 CMR).¹⁰ Der Frachtbrief bietet jedoch eine klare Ausgangslage im Zusammenhang mit der Verfügungs- bzw. Weisungsberechtigung über das transportierte Gut und bessere Beweismöglichkeiten und wird daher auch häufig verwendet.

4. Rechtsnatur und Abgrenzungen zum nationalen Recht

Die CMR stellt zwingendes Recht dar, welches den nationalen Regelungen vorgeht. Fällt ein Frachtvertrag in den Anwendungsbereich der CMR, so sind deren Bestimmungen zwingend anzuwenden und die Haftung des Frachtführers nach der CMR kann nicht wegbedungen werden. Vereinbarungen, die gegen Regelungen der CMR verstossen, sind nämlich nichtig (Art. 41 CMR).¹¹

Zwischen der CMR und dem schweizerischen Frachtrecht bestehen gerade in den Details wichtige Unterschiede, die bei der Geltendmachung von Ansprüchen entscheidend sind: So beträgt die Reklamationsfrist für äusserliche Mängel nach Art. 30 Abs. 1 CMR sieben Tage, während Art. 452 Abs. 3 OR hierfür acht Tage vorsieht. Die Verjährungsfrist bei Vorsatz oder ein dem Vorsatz gleichgestelltes Verschulden beträgt nach Art. 32 Abs. 1 CMR drei Jahre, während die entsprechende Frist im schweizerischen Frachtrecht zehn Jahre beträgt (Art. 454 Abs. 3 OR i.V.m. 127 OR).

Zu den wesentlichen Unterschieden in den Haftungsnormen im nationalen Frachtrecht und in der CMR wird auf die folgende tabellarische Darstellung über die Merkmale der Haftungsnormen im Gütertransport auf der Strasse nach nationalem (OR) und internationalem Recht (CMR) verwiesen.

⁴ Näher dazu Kap. B.5 hiernach.

⁵ Wie etwa das Montrealer Übereinkommen (SR 0.748.411), Art. 1; Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) (SR 0.742.403.12), § 1.

⁶ Urteil Bundesgericht 4A_218/2008 vom 19. Februar 2009, E. 4.2.2.; MICHAEL HOCHSTRASSER, Der Beförderungsvertrag, 2015, Rz. 1457 f.

⁷ Zu beachten ist jedoch, dass der Vertrag auch dann der CMR untersteht, wenn die Ware ihren Bestimmungsort nicht erreicht und überhaupt keine Grenze überschreitet, z.B. wegen Untergang der Ware oder Umdisponierung der Ladung, HARALD DE LA MOTTE/JÜRGEN TEMME, in: Karl-Heinz Thume (Hrsg.), CMR, 3. Aufl., Nürnberg 2012, Art. 1 N. 21.

⁸ Zu Abgrenzung und Formen des Speditionsvertrages siehe ANDREAS FÜRER, Schweizerisches Fracht-, Speditions- und Lagerrecht, Schriftenreihe zum Logistik- und Transportrecht, Bern 2016, S. 271 ff.

⁹ Im nationalen Recht ist die Haftung des Spediteurs gegenüber dem Absender, der einen Frachtvertrag mit einem Dritten abschliesst, im Art. 439 OR geregelt. Der Spediteur übernimmt die Stellung eines «Transportschadensgaranten», da er gegenüber dem von ihm beauftragten Frachtführer als Versender auftritt. Gestützt auf Art. 439 OR wird der Anspruch des Spediteurs gegenüber dem Frachtführer nach Art. 447 ff. OR auf den Absender übertragen. Zur Abgrenzung Fracht-/Speditionsvertrag vgl. BGE 132 III 626, E. 2.1.

¹⁰ THUME (FN 3), Art. 4 N 11; BGE 132 III 626, E. 3.3.

¹¹ Dies im Unterschied zum schweizerischen Frachtvertragsrecht, welches weitgehend dispositiver Natur ist und wo lediglich Art. 100 OR eine Schranke der Vertragsfreiheit bildet; HOCHSTRASSER (FN 6), Rz. 1170.

Gegenüberstellung der Merkmale der Haftungsnormen im Güterverkehr auf der Strasse nach nationalem (Schweiz) und internationalem Recht

	Nach OR	Nach CMR
Geltungsbereich	Art. 440 ff. OR Frachtvertrag allgemein nicht nur im Rahmen von Strassentransporten in der Schweiz, teilw. im Ausland	Art. 1 CMR Grenzüberschreitender Güterverkehr auf der Strasse, wenn mindestens der Abgangs- oder der Ankunftsstaat in CMR-Vertragsstaat liegt Ausgeschlossen: Postsendungen / Leichen / Umzugsgut
Haftungsregime	Kausalhaftung mit Entlastungsmöglichkeit	Kausalhaftung mit Entlastungsmöglichkeit
Haftungsumfang	Art. 447 OR Verlust und Untergang = Totalschaden Art. 448 OR Schäden aus: – Verspätung – Beschädigung – Teilw. Untergang = Teilschaden	Art. 17 Abs. 1 CMR – gänzlicher oder teilweiser Verlust – Beschädigung des Gutes – Überschreitung der Lieferfrist
Folgeschäden	Art. 448 OR Bei Verspätung, Beschädigung und Teilschaden Haftung auch für den mittelbaren Schaden «für allen Schaden»	Art. 23 Abs. 4 CMR Keine Haftung für Folgeschäden Bei Verlust sind Fracht, Zölle, teilw. Kosten zurückzuerstatten
Haftungsausschlüsse	Art. 447 OR – Natürliche Beschaffenheit des Gutes – Verschulden des Absenders oder des Empfängers – Unabwendbare Umstände	Art. 17 Abs. 2 CMR – Besondere Mängel des Gutes – Verschulden oder Weisung des Verfügungsberechtigten – Unabwendbare Umstände
Besondere Risiken als Haftungsausschlüsse	Nicht ausdrücklich erwähnt	Art. 17 Abs. 4 CMR – Offene Fahrzeuge – Mängel der Verpackung – Verladen, Verstauen, Ausladen durch Absender oder Empfänger – Natürliche Beschaffenheit – Ungenügende Bezeichnung – Lebende Tiere
Haftungslimiten	Art. 447 Abs. 1 bzw. 448 Abs. 1 OR – Voller Wert des Gutes	Art. 23 Abs. 1–3 CMR: bei Verlust > Wert des Gutes max. 8,33 SZR je kg Rohgewicht Art. 25 > 23 CMR: bei Beschädigung > Wertminderung, max. 8,33 SZR je kg Rohgewicht; max. Betrag bei Verlust Art. 23 Abs. 5 CMR: bei Verspätung: Höhe der Fracht
Vereinbarung höhere Entschädigungen	Art. 447 Abs. 3 und 448 Abs. 2 OR Möglich	Art. 24 CMR: Durch Angabe des Wertes des Gutes im Frachtbrief im Fall von Verlust oder Beschädigung; Art. 26 CMR: Durch Vereinbarung eines «Interesses»
Haftung für Unterfrachtführer	Art. 449 OR: Gegeben	Art. 3 CMR: Gegeben
Wegfall der Limiten	Art. 100 OR Bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit	Art. 29 CMR Bei Vorsatz und bei Verschulden, das dem Vorsatz gleichsteht
Reklamation äusserlich erkennbarer Schäden	Art. 450 OR «Sofort nach Ankunft»	Art. 30 Abs. 1 CMR «bei Ablieferung»
Reklamation äusserlich nicht erkennbarer Schäden	Art. 452 Abs. 2–3 OR Sofort nach Entdeckung, spätestens binnen 8 Tagen nach Ablieferung	Art. 30 Abs. 1 CMR Binnen 7 Arbeitstagen nach Ablieferung, schriftlich
Reklamationen für Verspätung	Nicht besonders geregelt	Art. 30 Abs. 3 CMR: Schriftlicher Vorbehalt binnen 21 Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist
Verwirkung	Art. 452 Abs. 1 OR Vorbehaltlose Annahme und Bezahlung der Fracht durch Empfänger → Verwirkung Anspruch, ausgenommen absichtliche Täuschung und grobe Fahrlässigkeit	Art. 30 Abs. 1 CMR Vorbehaltlose Annahme des Gutes → keine automatische Verwirkung, sondern Umkehr der Beweislast Empfänger kann innerhalb der Verjährungsfrist den positiven Beweis über den Transportschaden erbringen
Verjährung	Art. 454 OR Ein Jahr nach der Ablieferung, oder nach dem Tag, an welchem sie hätte ordnungsgemäss stattfinden sollen, ausgenommen Arglis und Grobfahrlässigkeit 10 Jahre nach Art. 127 OR	Art. 32 CMR Ein Jahr nach der Ablieferung, nach dem 30. Tag nach Ablauf der vereinbarten Frist oder nach dem 60. Tag nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer 3 Jahre bei Vorsatz und diesem gleichzustellenden Verschulden
Unterbrechung/Hemmung der Verjährung	Art 135 ff. OR Die Verjährung wird unterbrochen durch Anerkennung der Forderung, Schuldbetreibung, Klage, Einrede, Eingabe im Konkurs und Ladung zu einem Sühneversuch Mit der Unterbrechung beginnt die Verjährung von neuem	Art. 32 Abs. 2 CMR Hemmung durch eine schriftliche Reklamation, bis Zurückweisung und Zurücksendung der Belege. Weitere Reklamationen hemmen die Verjährung nicht Sonst gilt das Recht des angerufenen Gerichtes

5. Gesetzeslücken und Verweise auf nationale Normen

Die CMR enthält keine umfassende, abschliessende Regelung des internationalen Rechts betreffend den Transport von Gütern auf der Strasse, sondern sie ist bewusst lückenhaft konzipiert worden und beschränkt sich auf die Regelung einzelner Fragen. Auch die Haftung des Frachtführers ist im CMR nicht abschliessend geregelt.

a) Expliziter Verweis

Für einzelne Fragen verweist die CMR explizit auf das Landesrecht, wie etwa in Art. 5 und Art. 16 Abs. 5 CMR. Demnach ist auf das nationale Recht zurückzugreifen, das nach den Regeln des internationalen Privatrechts Anwendung findet.¹² Dabei ist dennoch der zwingende Charakter der CMR zu beachten. Die Anwendung nationalen Rechts darf nicht dazu führen, dass die zwingenden Bestimmungen der CMR unterlaufen werden (Art. 41 CMR), wäre doch dadurch das Ziel der einheitlichen Rechtsanwendung in den Vertragsstaaten in Frage gestellt.¹³

b) Bewusste Lücken

Soweit die CMR im Hinblick auf konkrete Fragen überhaupt keine oder keine abschliessende Regelung enthält, ist das nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts des angerufenen Gerichts massgebende nationale Recht ergänzend heranzuziehen. So wird beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ausschluss der Haftungsbegrenzung in Art. 29 CMR der Begriff «Schaden» nicht definiert. Es liegt eine bewusste Lücke vor, die den Schadenbegriff dem nach IPRG jeweils ergänzend anwendbaren nationalen Recht überlässt.¹⁴ Weiter ist die positive Vertragsverletzung im CMR nicht geregelt. Die Haftung aus positiver Vertragsverletzung richtet sich folglich nach nationalem Recht, in der Schweiz also nach Art. 97 ff. OR.¹⁵

c) Unbewusste Lücken und Auslegung

Liegen unbeabsichtigte Lücken vor, sind diese durch Auslegung der CMR zu füllen. Bei der Auslegung der CMR ist zu beachten, dass der Wortlaut der englischen und der französischen Version als Originalsprachen des Abkommens gleichermaßen verbindlich ist (Art. 51 CMR); weiter sind die internationalen Auslegungsregeln anzu-

wenden sowie die Materialien zur CIM¹⁶, welche auf einer ähnlichen Grundlage basiert. Die Auslegung hat möglichst einheitlich zu erfolgen, damit das Auslegungsergebnis auch für die Gerichte anderer Vertragsstaaten nachvollziehbar ist.¹⁷

d) Unterschiedliche nationale Handhabung und Anreiz zum forum running

Auch wenn die in Frage kommenden Staaten derselben internationalen Konvention angehören, kann die Auslegungspraxis in den einzelnen Vertragsstaaten variieren.¹⁸ Der gleiche Tatbestand kann daher unterschiedliche Folgen haben, je nach dem in welchem Staat ein Anspruch durchgesetzt wird. Durch die geschickte Wahl des Gerichtsstands lassen sich mithin im Streitfall sowohl taktische als auch finanzielle Vorteile erzielen.

Eine solche Neigung ist am Beispiel von Art. 29 CMR zu beobachten. Die Definition des Verschuldens gemäss Art. 29 Abs. 1 CMR ist unter bewusstem Verzicht auf eine Rechtsvereinheitlichung dem nationalen Recht der Vertragsstaaten überlassen worden und wird in verschiedenen Ländern unterschiedlich ausgelegt. Art. 29 Abs. 1 CMR statuiert eine Haftungsbegrenzung oder einen Haftungsausschluss, falls der Frachtführer ein Verschulden zu vertreten hat.¹⁹ Die Gefahr – aus Sicht des potentiell haftpflichtigen Frachtführers – mit einer Durchbrechung der Haftungsbeschränkung konfrontiert zu werden, ist in gewissen Ländern wie Deutschland oder der Schweiz bedeutend grösser als in anderen Ländern, die hier einen strengeren Massstab anlegen.

Im Zusammenhang mit Raubüberfällen beispielsweise stellt sich bei der Anwendung von Art. 29 CMR die Frage, ob «Umstände, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte», vorliegen und ob der Frachtführer bzw. die Hilfsperson «ein Verschulden, das dem Vorsatz gleichsteht», zu vertreten hat, indem sie nicht die erforderlichen Massnahmen zur Abwendung eines solchen Überfalles getroffen haben. In einzelnen nationalen Jurisdiktionen ist die Schwelle für Leichtfertigkeit im Transportrecht verhältnismässig niedrig mit der Begründung, dass die Voraussehbarkeit einer Schädigung in gewissen Konstellationen gegeben ist. Die Gerichtspraxis zu dieser Frage variiert in den verschie-

¹² Soweit die CMR keine entsprechenden Kollisionsregeln enthält, entscheidet der Richter über die Frage des anwendbaren Rechts nach dem internationalen Privatrecht (IPR) des am Ort des angerufenen Gerichts geltenden Rechtes (lex fori); der Schweizer Richter entscheidet somit nach dem IPRG. SR 291; Näheres zum Kollisionsrecht ANDREAS FURRER, in: Karl-Heinz Thume (Hrsg.), CMR, 3. Aufl., Nürnberg 2012, S. 1149 ff.

¹³ BGE 132 III 626, E. 4.1; 127 III 365, E. 3a.

¹⁴ CARSTEN HARMS, in: Karl-Heinz Thume (Hrsg.), CMR, 3. Aufl., Nürnberg 2012, Art. 29 N 82.

¹⁵ FISCHER, TranspR 1995, S. 423; FURRER (FN 12), S. 1160.

¹⁶ Anhang B des COTIF (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM), SR 0.742.403.12. Zu Haftung nach CIM siehe BARBARA KLETT, Bahnunfall – Eisenbahnhaftpflicht, in: Stephan Weber/Peter Münch (Hrsg.), Haftung und Versicherung, 2. Aufl., Basel 2015, Rz. 15.161 ff.

¹⁷ THUME (FN 3), CMR, Vor Art. 1 N 86 f.

¹⁸ Zur Rechtsprechung zur Haftung und Haftungsausschluss des Frachtführers siehe Zusammenstellungen beispielsweise bei: INGO KOLLER, Transportrecht, 8. Aufl., München 2013, Rn. 4 ff. zu Art. 29 CMR und FRANZ FISCHER, Ergänzung der CMR durch schweizerisches Recht, TranspR 1995 424–434.

¹⁹ Siehe nachfolgende Ausführungen zu Art. 29 CMR, Kap. B.8.

denen Staaten beträchtlich.²⁰ Ob die getroffenen Massnahmen den für den spezifischen Transport im Einzelfall erforderlichen Sorgfaltsanforderungen genügen, hängt gemäss Oberlandesgericht Düsseldorf im Wesentlichen davon ab, ob das transportierte Gut leicht verwertbar ist, welchen

Wert es hat, ob der Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten. Hat der Spediteur eine besondere Gefahrenlage anzunehmen, kann dies besondere Sicherheitsmassnahmen erforderlich machen.²¹ Auch der oberste Gerichtshof von Österreich stellt einzelfallbezogen auf die örtliche Situation und die örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten wie auch auf die Relation Wert/Gewicht der Waren ab. Die Anforderungen an den Frachtführer zur Sicherung der Waren ist höher, je eher mit einem Diebstahl grundsätzlich zu rechnen ist, je unauffälliger die Entfernung der Fracht vom Lkw möglich ist, je weniger Vorbereitungszeit nötig ist und je leichter die Waren entfernt und verwertet werden können.²²

Das OLG Düsseldorf verneinte die Haftung für einen Sendungsdiebstahl, als der Empfänger einer Sendung dem Frachtführer die Zufahrt auf sein Betriebsgelände verweigerte und es während der Wartezeit zum Diebstahl kam. Dem Frachtführer könne keine leichtfertige Schadensverursachung vorgeworfen werden.²³

Folge der fehlenden Harmonisierung bzw. der international uneinheitlichen Rechtsprechung ist ein Anreiz zum forum running. Aufgrund der nicht abdingbaren Gerichtsstände in Art. 31 Abs. 1 CMR²⁴ besteht häufig die Möglichkeit, ein geeigneteres Forum zu finden. Der Frachtführer, der nach einem Schadensfall eine negative Feststellungsklage²⁵ in einem Staat erhebt, in dem stren-

gere Voraussetzungen für eine unbeschränkte Haftung bestehen, kann einer strengeren Beurteilung in einer anderen Jurisdiktion entkommen.

B. Die Haftung des Frachtführers nach CMR

1. Einführung

Die Haftung des Frachtführers für die Beschädigung oder den Verlust des transportierten Gutes sowie für die Überschreitung der Fristen ist in den Art. 17–29 CMR geregelt. Der Frachtführer haftet grundsätzlich für jede Vertragsverletzung nicht nur gegenüber seinem Vertragspartner (in der Regel der Absender), sondern auch gegenüber dem Empfänger, selbst wenn dieser nicht Vertragspartei ist.²⁶ Ausgehend von Art. 17 Abs. 1 und Abs. 2 CMR i. V. m. der Beweislastregel nach Art. 18 Abs. 1 CMR ist von einer Kausalhaftung des Frachtführers auszugehen, gemildert durch die Möglichkeit des Entlastungsbeweises seitens des Frachtführers gemäss Art. 17 Abs. 2 bis 5 CMR.²⁷

In zeitlicher Hinsicht haftet der Frachtführer für Schäden, die zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und seiner Ablieferung eintreten. Die CMR enthält vereinzelte Normen zur Haftung des Frachtführers für Schäden, die bei oder nach Abschluss sowie während der Abwicklung des Frachtvertrages eintreten können. Nebst der grundsätzlichen Haftung aus dem Transport haftet der Frachtführer auch für den Verlust oder die unrichtige Verwendung von Urkunden (Art. 11 Abs. 3 CMR), für Nichtbeachten von Weisungen (Art. 12 Abs. 7 CMR), für die Auswahl eines Lagerhalters (Art. 16 Abs. 2 CMR) und für die Nichterfüllung der im CMR-Beförderungsvertrag übernommenen Verpflichtung zur Einziehung einer Nachnahme (Art. 21 CMR).

2. Haftung für Hilfspersonen

Dem Frachtführer wird das Verhalten seiner Bediensteten sowie anderer Personen zugerechnet. Art. 3 CMR bestimmt, dass der Frachtführer im Anwendungsbereich des CMR für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen haftet, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Die Zurechnung ist zwingend und unabdingbar.²⁸ Unter «anderen Personen» sind nach

²⁰ HARMS (FN 14), Art. 29 N. 70; Ausführliche Darlegung der Ausgangslage in den verschiedenen Ländern bei VESNA POLIC, Haftung eines Strassenfrachtführers bei einem Raubüberfall – neuere Rechtspraxis in einigen Ländern, HAVE 2004, 176 ff.

²¹ OLG Düsseldorf, Urteil vom 17.12.2014 – I-18 U 98/14; So auch OLG München, Endurteil vom 16.10.2014 – 23 U 1589/14.

²² OGH, Beschluss vom 27.01.2016 – 7 Ob 299/15z E. 3, wo das OGH das grobe Verschulden des Frachtführers verneinte.

²³ OLG Düsseldorf, Urteil vom 03.12.2014 – I-18 U 185/13.

²⁴ Art. 31 Abs. 1 CMR sieht für Streitigkeiten aus diesem Übereinkommen verschiedene Wahlgerichtstände vor (Gerichtstand am Ort des gewöhnlichen Aufenthaltes des Beklagten, am Ort der Hauptniederlassung des Beklagten, am Ort der Zweigniederlassung oder der Geschäftsstelle des Beklagten, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen wurde, oder am Ort der Übernahme sowie am Ort der Ablieferung des Frachtgutes) und erlaubt es den Parteien, neben den ausdrücklich erwähnten Gerichtsständen einen beliebigen Gerichtsstand in einem Vertragsstaat zu vereinbaren. Art. 31 Abs. 1 CMR regelt damit die internationale Zuständigkeit. Die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach der lex fori. Dazu RAPHAEL BRUNNER, Allgemeine Geschäftsbedingungen, Anwendbares Recht und Gerichtsstand, in Schaden im Warentransport (HAVE); Barbara Klett/Andreas Furrer (Hrsg.) – Zürich 2016, S. 311 ff.

²⁵ Das Bundesgericht hat im Jahr 2012 die umstrittene Frage der negativen Feststellungsklagen unter der Geltung der CMR geklärt. Demnach begründet eine nach Art. 31 Abs. 2 CMR anhängig gemachte negative Feststellungsklage die Einrede der Rechtshängigkeit. Zur unterschiedlichen Rechtspraxis in den Nachbarländern zur Einrede der Rechtshängigkeit nach Art. 31 Abs. 2 CMR siehe BGE 138 III 708, E. 3.4.

²⁶ Siehe dazu Kap. A.1.b).

²⁷ Die Rechtsnatur der Haftung ist umstritten. Die schweizerische und die deutsche Lehre gehen von einer Kausalhaftung aus, mit diversen in Art. 17 Abs. 2 und Abs. 5 CMR aufgelisteten Befreiungsmöglichkeiten; BGE 132 III 626, E. 4.; Zur dogmatischen Diskussion über die Rechtsnatur der Haftung siehe THUME (FN 3), Art. 17 N 4 ff.

²⁸ BGE 132 III 626, E. 4.2; REINHARD SCHMID, in: Karl-Heinz Thume (Hrsg.), CMR, 3. Aufl., Nürnberg 2012, Art. 3 N 14.

einhelliger Lehrmeinung solche Personen zu verstehen, die bei der Ausführung der Beförderung, bei der das Schadenereignis eintritt, vom Frachtführer zur Erfüllung seiner ihm gegenüber dem Absender obliegenden Pflichten eingesetzt werden. Dazu gehören namentlich die Zwischen- oder Unterfrachtführer.²⁹ Die Regelung nach CMR entspricht die Haftung des Frachtführers für das Verhalten seiner unselbständigen Hilfspersonen und für das seiner Zwischenfrachtführer nach Art. 449 OR.

3. Aktivlegitimation nach frachtrechtlichem Verfügungsrecht

Die CMR sagt nicht ausdrücklich, wer zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegen den Frachtführer berechtigt ist. Die Aktivlegitimation ergibt sich u.a. aus der frachtrechtlichen Verfügungsberechtigung. Unter Verfügungsrecht versteht die CMR nicht das dingliche Verfügungsrecht über die Sache, sondern das Recht des Auftraggebers zur Abänderung des Frachtvertrages, auch Weisungsrecht genannt.³⁰ Das Verfügungsrecht entsteht mit Abschluss des Frachtvertrages, dabei ist zunächst in der Regel der Absender als Vertragspartei Inhaber des Verfügungsrechts.

Wenn ein Frachtbrief ausgestellt wird, ist der Absender verpflichtet, sich durch Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefes auszuweisen, wenn er eine Weisung erteilen will (Art. 12 Abs. 5 CMR). Wird kein Frachtbrief ausgestellt, entfallen die Schutzwirkungen gemäss Art. 12 Abs. 5 CMR. Dieses Verfügungsrecht des Absenders endet, wenn die *zweite* Ausfertigung des Frachtbriefes dem Empfänger übergeben wird (Art. 12 Abs. 1 erste Alternative) oder der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ablieferort die Abgabe des Gutes an ihn verlangt bzw. seine Rechte nach Art. 13 Abs. 1 CMR geltend macht (Art. 12 Abs. 1 zweite Alternative). Das Verfügungsrecht steht jedoch dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu, wenn der Absender einen entsprechenden Vermerk in den Frachtbrief eingetragen hat (Art. 12 Abs. 3 CMR).

a) Aktivlegitimation des Absenders

Zunächst ist der Absender zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus dem Frachtvertrag gegenüber dem Frachtführer berechtigt. Diese vertraglich begründete Berechtigung bleibt auch nach der Ablieferung des Gutes bestehen.³¹

b) Aktivlegitimation des Empfängers

Nach Ablieferung des Transportgutes ist der Empfänger, obwohl in der Regel nicht Vertragspartner des Beförderungsvertrages, gestützt auf Art. 13 Abs. 1 CMR berech-

tigt, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, wozu auch der Anspruch auf Schadenersatz wegen Beschädigung des Transportgutes gehört.³² Empfänger im Sinne der CMR ist, wer vom Absender dem Frachtführer gegenüber als Adressat der Sendung bezeichnet wird, also jene Person, an die das Frachtgut nach der Mitteilung des Absenders abzuliefern ist.³³

4. Entlastungsmöglichkeit nach Art. 17 CMR

Nach Art. 17 Abs. 2, 4 und 5 CMR kann sich der Frachtführer aus bestimmten Umständen von der Haftung befreien. Es handelt sich dabei um Haftungsmilderungen der ansonsten sehr strengen Haftung des Frachtführers.

a) Absatz 2

Der Frachtführer kann sich von der Haftung nach Art. 17 Abs. 2 CMR befreien, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes sowie durch Umstände verursacht wurde, die *der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte*. Darunter fällt der Ausschluss der Haftung bei höherer Gewalt, aber auch bei nicht abwendbaren Umständen, welche konkret von Fall zu Fall zu beurteilen sind.³⁴ Der Befreiungstatbestand nach Art. 17 Abs. 2 CMR wird durch die Rechtsprechung konkretisiert.³⁵ Im Rahmen der Konkretisierung des Tatbestandes der Abwendbarkeit können sich unterschiedliche Befreiungstatbestände in den verschiedenen Ländern ergeben. Der Frachtführer ist in Bezug auf diese Umstände nach Art. 18 CMR beweislasterpflichtig.³⁶

³² Der Empfänger ist nach Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR für den Fall des Verlustes des Gutes und der Überschreitung der Lieferfrist aktivlegitimiert, nicht ausdrücklich für den Fall der Beschädigung des Gutes. Gestützt auf Art. 13 Abs. 1 Satz 1 und Art. 12 Abs. 2 sowie auf Art. 18 Abs. 2 Satz 2, Art. 20 Abs. 1 und Art. 27 CMR gehen Lehre und Rechtsprechung davon aus, dass auch der Empfänger zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen wegen Beschädigung des Transportgutes berechtigt ist, sobald er ein frachtrechtliches Verfügungsrecht erworben hat. Dazu BGE 132 III 626, E. 4.3; TEMME (FN 7), Art. 13 N 12 und 24 und dort zitierte Rechtsprechung; THUME (FN 3), Vor Art. 17 N 8.

³³ TEMME (FN 7), Art. 13 N 12 ff.; vgl. BGE 132 III 626, E. 4.4.

³⁴ Beispielsweise wird im Zusammenhang mit wetterbedingten Gefahren, Verkehrsstau oder Streiks vom Frachtführer erwartet, dass er die Fahrt entsprechend plant, damit der drohenden Verzögerung ausgewichen werden kann. Zur Rechtsprechung und Abgrenzung siehe THUME (FN 3), Art. 17 N 98 ff.

³⁵ Die Rechtsprechung in Deutschland lehnt beispielweise eine Haftungsbefreiung bei Diebstahl des Frachtgutes regelmässig ab, selbst wenn das Fahrzeug überaus gut gesichert war (siehe dazu THUME (FN 3), Art. 17 N 100); Nur unter gewissen Umständen lässt die Rechtsprechung eine Haftungsbefreiung bei Strassenverkehrsunfällen zu: Ein Auffahrunfall ist in der Regel vermeidbar. Unvermeidbar hingegen gilt der Unfall, wenn ein entgegenkommendes Fahrzeug ins Schleudern gerät und mit einem korrekt fahrenden Lastwagen kollidiert (siehe dazu THUME (FN 3), Art. 17 N 107).

³⁶ Hierzu THUME (FN 3) (Hrsg.), CMR, Art. 18 N 34.

²⁹ SCHMID (FN 28), Art. 3 N 16 ff.

³⁰ Dazu TEMME (FN 7), Art. 13 N 1 ff.

³¹ TEMME (FN 7), Art. 13 N 26 ff.; THUME (FN 3), Vor Art. 17 N 7.

b) Absatz 4

Unter gewissen Umständen kann sich der Frachtführer nach Art. 17 Abs. 4 von seiner Haftung befreien, z.B. wenn der Schaden durch Selbstverschulden des Versenders entstanden ist. Dabei werden in Art. 17 Abs. 4 CMR einzelne Tatbestände beschrieben (Offene Fahrzeuge, Mängel der Verpackung, Verladen, Verstauen, Ausladen durch Absender oder Empfänger, natürliche Beschaffenheit, ungenügende Bezeichnung, lebende Tiere).

c) Absatz 5

Art. 17 Abs. 5 CMR regelt schliesslich die Schadensteilung, welche zur Anwendung kommt, wenn mehrere Ursachen für einen Schaden verantwortlich sind. Dabei haftet der Frachtführer nur in dem Umfange, in dem die Umstände, für die er auf Grund von Art. 17 CMR haftet, zu dem Schaden beigetragen haben.³⁷

5. Entschädigung nach Transportrecht

Das Transportrecht schützt den Frachtführer vor wirtschaftlich unzumutbarer Inanspruchnahme mit einer summenmässigen Begrenzung der Haftung.³⁸ Die Haftungsobergrenze kann durch vertragliche Vereinbarung bei einer Wertdeklaration nach Art. 24 CMR³⁹ oder bei Angabe eines besonderen Interesses nach Art. 26 CMR⁴⁰ erhöht werden (Art. 23 Abs. 6 CMR). Eine Ausnahme der Begrenzung ist weiter grob fahrlässiger Verursachung durch den Frachtführer gemäss Art. 29 CMR vorgesehen.⁴¹

a) Entschädigung bei Verlust/Teilverlust

Hat der Frachtführer Schadenersatz zu leisten, so wird die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet (Art. 23 Abs. 1 CMR). Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Börsenpreis, mangels solchen nach dem Marktpreis und mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit (Art. 23 Abs. 2 CMR).

Die Entschädigung darf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) des Internationalen Währungsfonds⁴² für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen (Art. 23 Abs. 3 CMR). Nach Art. 23 Abs. 4 CMR sind bei Verlust und Teilverlust die sonstigen durch die Beförderung des Gutes («aus Anlass der Beförderung») entstandenen Kosten wie z.B. Zölle zurückzuerstatten.⁴³ Danach hat der Frachtführer weder die sog. mittelbaren Schäden – namentlich entgangener Gewinn und Verdienstausschlag – zu entschädigen noch Folgeschäden wie beispielsweise Schadenbesichtigungskosten oder Schadenbeseitigungskosten.⁴⁴

b) Entschädigung bei Beschädigung

Gemäss Art. 25 Abs. 1 CMR hat der Frachtführer bei Beschädigung des Frachtgutes grundsätzlich den Betrag der Wertverminderung zu zahlen, welche der Differenz zwischen dem Wert des Gutes bei der Übernahme und dem Wert infolge der Beschädigung entspricht.⁴⁵ Dieser Schadensbegriff stimmt mit dem im schweizerischen Recht gebräuchlichen Schadensbegriff überein. Übersteigen die Wiederherstellungskosten den ursprünglichen Wert des Gutes, wird von einem wirtschaftlichen Totalschaden ausgegangen, welcher dem Verlust der Sache gleichzusetzen ist. Demnach gilt:

- Bei vollständiger Entwertung der Sendung darf die Entschädigung den Betrag bei gänzlichem Verlust nicht übersteigen (Art. 25 Abs. 2 lit. a CMR);
- Bei teilweiser Entwertung der Sendung beträgt die Entschädigung maximal den Ersatz des Verlustes des entwerteten Teiles (Art. 25 Abs. 2 b CMR).

Wie bei Art. 23 CMR, sind mittelbare Schäden – namentlich entgangener Gewinn und Verdienstausschlag – nicht zu entschädigen.⁴⁶

c) Entschädigung bei Lieferfristüberschreitung

Bei der Überschreitung der vereinbarten oder gemäss Art. 19 CMR üblicherweise zu erwartenden Lieferfrist bildet die Höhe der Fracht (das für den gesamten Transport vereinbarte Entgelt an den Frachtführer) die Haftungsbeschränkung. Bei Verspätungen werden im Gegensatz zum Verlust bzw. Teilverlust auch Schäden, die als Folge der Lieferfristüberschreitung eingetreten sind, ersetzt. Darunter fallen Schadenpositionen wie etwa der dem Versen-

³⁷ Beispiel einer Aufteilung: Der beauftragte Lastwagenfahrer verursacht einen Verkehrsunfall; der Schaden am Frachtgut entsteht aber primär wegen dem fehlerhaften Beladen des Lastwagens durch den Versender (Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR). Der Schaden wird nach Art. 17 Abs. 5 CMR aufgrund der Verschuldensanteile zwischen Frachtführer und Versender aufgeteilt. Weitere Beispiele siehe THUME (FN3), Art. 17 N 231.

³⁸ Das nationale Recht sieht den Ersatz des vollen Werts vor (Art. 447 Abs. 1 OR), erlaubt aber in Bezug auf die Höhe der Entschädigung, nicht aber in Bezug auf die Haftungsvoraussetzungen und die Entlastungsgründe, abweichenden Verabredungen (Art. 447 Abs. 1 OR). Eine Beschränkung der Entschädigung ist durch die branchenspezifischen Vertragsbedingungen vorgesehen (Spedlogswiss, FFHB).

³⁹ Siehe dazu Kap. B.6.

⁴⁰ Siehe dazu Kap. B.7.

⁴¹ Siehe dazu Kap. B.8.

⁴² Die Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds (Art. 23 Abs. 7 CMR). Der in Abs. 3 genannte Betrag wird in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umgerechnet; die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert der betreffenden Währung am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag (Art. 23 Abs. 7 CMR). Wechselkurs vom 26.01.2017: SZR 1 = CHF 1.3542, dieser wird tagesaktuell veröffentlicht.

⁴³ Zum Umfang der entschädigungspflichtigen Aufwendungen siehe THUME (FN 3), Art. 23 N 25 ff.

⁴⁴ THUME/RIEMER, in: Karl-Heinz Thume (Hrsg.), CMR, 3. Aufl., Nürnberg 2012, Art. 23 N 5 und 39 ff.

⁴⁵ THUME (FN 3), CMR, Art. 25 N 4.

⁴⁶ BGE 127 III 365, E 3b; THUME/RIEMER (FN 44), Art. 25 N 4.

der entgangene Gewinn bei der Weiterveräusserung des Transportguts oder die angefallene Konventionalstrafe usw.⁴⁷

6. Vertragliche Anhebung des Haftungslimits für Verlust/Beschädigung

Die Erhöhung des gesetzlich vorgesehenen Haftungslimits bedarf nach Art. 24 CMR einer Vereinbarung (also der Zustimmung beider Vertragsparteien) und einer Eintragung des Wertes im Frachtbrief. Diese Voraussetzungen sind kumulativ, der Eintrag konstitutiv.⁴⁸ Wenn die Voraussetzungen nicht erfüllt sind, kommt es zu keiner Erhöhung des Haftungslimits. Art. 24 CMR betrifft nicht Verspätungsschäden, für welchen die Möglichkeit der Vereinbarung eines «Interesses» gemäss Art. 26 CMR besteht.

7. Vereinbarung eines besonderen Interesses; Folgeschäden

Art. 26 CMR ermöglicht die Vereinbarung einer Haftung des Frachtführers bis zur Höhe des definierten Interesses mit konstitutiver Eintragung des besonderen Interesses im Frachtbrief.⁴⁹ Dadurch kann der volle nachgewiesene Schaden inkl. mittelbare Schäden (wie entgangener Gewinn, Produktionsausfall etc.) ersetzt werden.⁵⁰ In der Lehre ist umstritten, ob entgegen Art. 27 CMR auch höhere Zinssätze vereinbart werden können.⁵¹ Die Interessendeklaration des Art. 26 CMR kann für Fälle des Verlustes, der Beschädigung des Frachtgutes sowie für Verspätungsfälle vereinbart werden. Für Verspätungsfälle lässt Art. 26 Abs. 1 CMR die Vereinbarung eines Zuschlages ausdrücklich nur für den Fall der Überschreitung einer vereinbarten Lieferfrist zu.⁵²

Die Bedeutung dieser Norm ist in der Praxis beschränkt, da das Interesse an der Lieferung regelmässig vom Absender durch eine Transportversicherung abgedeckt wird,

wobei in der Regel die Transportpolice eine maximale Entschädigung deckt.⁵³

8. Haftung bei vorsätzlicher und grobfahrlässiger Schädigung

Der Frachtführer kann sich nicht auf die Haftungsauschluss- oder Haftungslimitierungsregelungen der Art. 17 bis Art. 28 CMR berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das, nach dem (nationalen) Recht des angerufenen Gerichts, dem Vorsatz gleichsteht (Art. 29 Abs. 1 CMR).⁵⁴ Dieses dem Vorsatz gleichgestellte Verschulden ist in der Schweiz die grobe Fahrlässigkeit.⁵⁵ Die Rechtsprechung zu Art. 29 CMR ist ausgesprochen kasuistisch, da auf die konkreten Umstände abzustellen ist. Es bestehen bedeutsame Unterschiede zwischen den jeweiligen Vertragsstaaten in Bezug auf die Frage der vorsätzlichen Verursachung, da das grobfahrlässige Handeln in den einzelnen CMR-Vertragsstaaten unterschiedlich streng definiert wird.⁵⁶

Wenn die Voraussetzungen von Art. 29 CMR erfüllt sind, verliert der Frachtführer die Möglichkeit, den Schadenersatz in Bezug auf die Höhe sowie in Bezug auf die möglichen Schadenpositionen zu beschränken. Mit anderen Worten können nicht bloss Schäden aus Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung geltend gemacht werden, sondern sämtliche Schäden, die auf Grundlage anderer anwendbarer Rechte (nationale Schadenersatzregelungen) geltend gemacht werden können.⁵⁷ Ferner können auch höhere Verzugszinsen verlangt werden als die 5% gemäss Art. 27 CMR.⁵⁸

Der Frachtführer kann sich aber – trotz schuldhafter Herbeiführung – nach wie vor auf die weiteren Haftungseinschränkungen oder Haftungsausschlüsse, die nicht im IV. Kapitel der CMR enthalten sind, berufen.⁵⁹

Die schuldhafte Herbeiführung des Schadens durch den Frachtführer bewirkt zudem eine Verlängerung der Verjährung nach Art. 32 Abs. 1 CMR auf 3 Jahre.

⁴⁷ Näheres zum entschädigungspflichtigen Verspätungsschaden THUME (FN 3), Art. 23 N 43 ff.

⁴⁸ Dies hat zur Folge, dass die Vereinbarung unwirksam bleibt, wenn die Eintragung fehlt; THUME/RIEMER (FN 44), Art. 24 N 11.

⁴⁹ Dito wie vorangehende Fussnote; THUME/RIEMER (FN 44), Art. 26 N 11.

⁵⁰ Ein Teil der Lehre beschränkt die Vereinbarung eines besonderen Interesses an der Lieferung auf Schadenpositionen, die nach den jeweiligen nationalen Rechtsordnungen anerkannt sind; siehe dazu THUME/RIEMER (FN 44), Art. 26 N 14; KOLLER (FN 18), Art. 26 CMR N 4.

⁵¹ THUME/RIEMER (FN 44), Art. 27 N 33.

⁵² Die CMR schreibt keine feste Lieferfristen vor; gemäss Art. 19 CMR liegt eine die Überschreitung der Lieferfrist vor, wenn das Gut nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert worden ist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, die tatsächliche Beförderungsdauer unter Berücksichtigung der Umstände, bei teilweiser Beladung insbesondere unter Berücksichtigung der unter gewöhnlichen Umständen für die Zusammenstellung von Gütern zwecks vollständiger Beladung benötigten Zeit, die Frist überschreitet, die vernünftigerweise einem sorgfältigen Frachtführer zuzubilligen ist.

⁵³ Zur Deckung PASCAL MÜLLER, Deckung im Bereich der Transport- und Warenversicherung in: Barbara Klett/Andreas Furrer (Hrsg.), Schaden im Warentransport (HAVE), Zürich 2016, S. 261 ff.

⁵⁴ OLG Bamberg, Endurteil vom 29.07.2015 – 3 U 29/15.

⁵⁵ Urteil des Appellationsgerichts Basel-Stadt vom 12.5.2000 in: BJM 2000 Seite 311 ff.; auch in Österreich gilt die grobe Fahrlässigkeit als ein dem Vorsatz gleichzustellendes Verschulden (OGH, Beschluss vom 27.01.2016 – 7 Ob 229/15z).

⁵⁶ Siehe dazu Ausführungen im Kap. A.5.d)

⁵⁷ Der Begriff «Schaden» ist in Art. 29 CMR nicht näher definiert. Darunter fallen sämtliche Schadenpositionen, die nach dem gemäss IPRG ergänzend anwendbaren nationalen Recht zu berücksichtigen sind: HARMS (FN 14), Art. 29 N 82.

⁵⁸ THUME (FN 3), CMR, Art. 27 N 34 f.

⁵⁹ Etwa Art. 30 CMR; HARMS (FN 14), Art. 29 N 72.

9. Beweisanforderungen

Nach allgemeinen Grundsätzen hat der Anspruchsteller alle rechtsbegründenden Tatsachen über Art und Umfang des Schadens darzulegen und nachzuweisen.⁶⁰ Art. 18 CMR behandelt die Beweislast bei Ansprüchen aus Art. 17 CMR und regelt einzelne Darlegungs- und Beweislastfragen.⁶¹ Im Rahmen des Entlastungsbeweises hat der Frachtführer die Einhaltung der Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Frachtführers nachzuweisen. Auch im Rahmen von Art. 23 Abs. 3 CMR treffen den Frachtführer als Schuldner die entsprechenden Darlegungs- und Beweislastpflichten. Gemäss OLG Bamberg obliegt dem Frachtführer eine Recherchepflicht zu den Umständen des konkreten Schadensverlaufs und den konkreten Schadensursachen, wenn aufgrund von Parteivorbringen oder sonstigen festgestellten Tatsachen ein leichtfertiges oder vorsätzliches Verhalten des Frachtführers oder seiner Leute naheliegt.⁶²

Die grobe Fahrlässigkeit und der Vorsatz beim Frachtführer, welche zu einem Ausschluss der Haftungsbegrenzungen führen (Art. 29 CMR), werden – anders als die Sorgfaltspflichtverletzung gemäss Art. 17 CMR – nicht vermutet. Der Anspruchsberechtigte muss das grobe Verschulden gemäss den allgemeinen Grundsätzen beweisen. Dies entspricht den Regeln nach Art. 8 ZGB.⁶³

Diese Beweislastregelung ist gemäss Art. 41 Abs. 2 CMR zwingend und kann nicht wegbedungen werden.

10. Anspruchskonkurrenz mit summenmässiger Beschränkung

Nebst den vertraglichen/transportrechtlichen Schadenersatzansprüchen nach Art. 17 bzw. 23–27 CMR, d.h. solche, die sich aus der Verletzung von Vertragspflichten durch den Frachtführer ergeben, können auch sog. deliktische Schadenersatzansprüche gestützt auf nationale Rechtsordnungen entstehen. Gegebenenfalls lässt Art. 28 CMR ausservertragliche Schadenersatzansprüche wegen des Verlusts oder der Beschädigung eines Frachtstückes oder der Überschreitung der Lieferfrist⁶⁴ gegen den Frachtführer oder seine Hilfspersonen⁶⁵ zu, diese werden

aber in der Höhe beschränkt. Der deliktische Schadenersatzanspruch darf nicht höher sein als der vertragliche bzw. transportrechtliche.

C. Reklamationen und Klagen

1. Prüfung des abgelieferten Transportguts und Vorbehalt

Gemäss Art. 30 CMR ist der Empfänger verpflichtet, das transportierte Gut zu prüfen und falls Schäden vorliegen oder die Lieferfrist überschritten worden ist – Vorbehalte mitzuteilen. Erforderlich ist die Mitteilung der Art und des Umfangs des Schadens an den Frachtführer.⁶⁶ Der Vorbehalt ist bei Verlust und bei Beschädigung des Frachtgutes vom Empfänger zu erklären (Art. 30 Abs. 1 und 2 CMR). Die Vorbehalte durch andere Personen, inklusive des Absenders, sind rechtlich wirkungslos.⁶⁷ Bei Lieferfristüberschreitungen sieht das Gesetz keine solche Einschränkung vor (Art. 30 Abs. 3 CMR).

a) Zeitpunkt des Vorbehaltes bei Verlust/Beschädigung

Bei äusserlich *erkennbaren Schäden* muss spätestens bei Ablieferung des Gutes ein Vorbehalt an den Frachtführer erfolgen (Art. 30 Abs. 1 CMR). Sind die Schäden äusserlich *nicht erkennbar*, hat der Vorbehalt schriftlich binnen 7 Tagen (Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht eingerechnet) nach der Ablieferung zu erfolgen, wobei der Tag der Ablieferung miteingerechnet wird (Art. 30 Abs. 1 CMR).⁶⁸

b) Rechtsfolge/Umkehr der Beweislast

Erfolgt kein (rechtzeitiger) Vorbehalt, wird gemäss Art. 30 CMR vermutet, dass der Empfänger das Gut in dem Zustand erhalten hat, wie es im Frachtbrief beschrieben wird; dies allerdings nur wenn ein gültiger Frachtbrief (siehe Art. 5 CMR) ausgestellt wurde. Erfolgt rechtzeitig ein Vorbehalt, so tritt die Vermutung der Ablieferung im Zustand, wie er im Frachtbrief beschrieben wird, nicht ein.

Ist kein Frachtbrief ausgestellt, gilt die Vermutung nicht. Wie beim nicht ordnungsgemäss ausgestellten Frachtbrief findet keine Beweislastumkehr statt.⁶⁹

Haben Empfänger und Frachtführer eine gemeinsame Schadensfeststellung vorgenommen, so kommt ihr bin-

⁶⁰ THUME (FN 3), Art. 18 N 6 ff. und THUME/RIEMER (FN 41), Art. 23 N 62 und Art. 25 N 33 entspricht Art. 8 ZGB und Art. 42 Abs. 1 OR.

⁶¹ Der Katalog nach Art. 18 CMR ist nicht abschliessend, siehe Näheres in THUME (FN 3), Art. 18.

⁶² OLG Bamberg, Endurteil vom 29.07.2015 – 3 U 29/15.

⁶³ SUTTER, Besteht eine Darlegungspflicht des angegriffenen Frachtführers beim Verschuldensnachweis? Betrachtungen zum internationalen und schweizerischen Frachtrecht, in AJP 2010 S. 326; HARMS (FN 14), Art. 29 N 84 ff.

⁶⁴ Andere ausservertragliche Ansprüche, die nicht Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfristen zum Gegenstand haben (wie Ansprüche aus Personenschaden und Genugtuungsansprüche), werden durch Art. 28 CMR nicht geregelt; SCHMID (FN 28), Art. 28 N 5.

⁶⁵ Zum Schutz der Angestellten und sonstigen Gehilfen des Frachtführers bestimmt Art. 28 Abs. 2 CMR explizit, dass wenn ein deliktischer Schadenersatzanspruch wegen Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung gegen sie geltend gemacht wird, sie sich ebenfalls auf die Haftungslimitierungen und Haftungsausschlussgründe der CMR berufen können.

⁶⁶ Zu Sachverhalten, wo auch der Unterfrachtführer zur Annahme des Vorbehaltes legitimiert ist, siehe KLAUS DEMUTH, in: Karl-Heinz Thume (Hrsg.), CMR, 3. Aufl., Nürnberg 2012, Art. 30 N 16.

⁶⁷ DEMUTH (FN 66), Art. 30 N 14.

⁶⁸ Zwischen der CMR und dem schweizerischen Frachtrecht bestehen bezüglich Reklamationen und Klagen besonders im Detail tückische Unterschiede, die für die Geltendmachung von Ansprüchen entscheidend sind. So beträgt die Reklamationsfrist für äussere Mängel nach Art. 30 Abs. 1 CMR sieben Tage, während Art. 452 Abs. 3 OR hierfür acht Tage vorsieht.

⁶⁹ DEMUTH (FN 66), Art. 30 N 30.

dende und unwiderlegbare Beweiswirkung zu. Die Dokumentation der Schadensfeststellung ist somit bindend. Bei äusserlich nicht erkennbaren Schäden und Verlusten ist der Gegenbeweis nach einem schriftlichen Vorbehalt (innerhalb der siebentägigen Frist) an den Frachtführer möglich (Art. 30 Abs. 2 CMR).

c) Modalität des Vorbehaltes bei Lieferfristüberschreitung

Bei Lieferfristüberschreitungen hat der schriftliche Vorbehalt binnen 21 Tagen ab Ablieferung bzw. Zurverfügungstellung (auch der Annahmeverweigerung) an den Frachtführer zu erfolgen (Art. 30 Abs. 3 CMR). Dieser Vorbehalt kann im Gegensatz zu Art. 30 Abs. 1 und 2 CMR auch vom Absender angebracht werden. Möchten allerdings sowohl der Empfänger als auch der Absender Ansprüche aus der Lieferfristüberschreitung geltend machen, müssen beide dem Frachtführer einen Vorbehalt mitteilen, da andernfalls derjenige, der keine Vorbehaltserklärung abgibt, keine Ansprüche geltend machen kann.⁷⁰

2. Verjährung und Reklamation

Die Verjährung der Ansprüche aus einer der CMR unterliegenden Beförderung sind in Art. 32 CMR geregelt, seien es solche vertraglicher oder ausservertraglicher Natur,⁷¹ Geldleistungen oder sonstige Ansprüche wie Unterlassungsansprüche oder Informationsansprüche.⁷² Art. 32 CMR regelt nicht nur die Verjährung der Haftungsansprüche gegenüber dem Frachtführer, sondern auch diejenige des Anspruchs des Frachtführers auf den Frachtlohn.⁷³ Umstritten ist, ob auch andere, am Frachtvertrag nicht beteiligte Personen in den Geltungsbereich der Verjährung nach der CMR fallen.⁷⁴

a) Dauer und Beginn der Verjährung

Die Verjährung beträgt im Regelfall ein Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre (Art. 32 Abs. 1 CMR).

Die Frist beginnt je nach Sachverhalt am Tag der Ablieferung des Gutes (bei Teilverlust, Beschädigung oder Verspätung [Art. 32 Abs. 1 lit. b CMR]) oder mit dem dreissigsten Tag nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, wenn eine Lieferfrist nicht vereinbart worden ist, mit dem sechzigsten Tag nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer (bei Totalverlust [Art. 32 Abs. 1

lit. b CMR]) zu laufen. Nach Art. 32 Abs. 1 lit. c CMR beginnt die Verjährungsfrist in den sonstigen Fällen nach Ablauf von drei Monaten seit Abschluss des Beförderungsvertrages zu laufen.

b) Reklamation und Hemmung der Verjährung

Typisch im Transportrecht ist das sog. Reklamationsverfahren, welches verjährungshemmende Wirkung entfaltet. Nach Art. 32 Abs. 2 CMR wird die Verjährung durch eine schriftliche Reklamation⁷⁵ bis zu dem Tag gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigefügten Belege zurücksendet. Wird die Reklamation teilweise anerkannt, so läuft die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation weiter. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

Soweit es nicht um einen Schadenersatzanspruch gegenüber dem Frachtführer geht, sondern beispielsweise um eine Frachtlohnforderung gegenüber dem Absender, ist in Bezug auf die Unterbrechung und die Hemmung der Verjährung nicht Art. 32 Abs. 2 CMR, sondern Art. 32 Abs. 3 CMR massgebend, der auf das Recht des angerufenen Gerichts verweist.⁷⁶

Nach Abs. 4 können verjährte Ansprüche nicht auf dem Weg der Widerklage oder der Verrechnung geltend gemacht werden. Art. 32 Abs. 4 CMR ist gegenüber abweichenden nationalen Regelungen *lex specialis*.⁷⁷

Résumé

Le transport de marchandises par route sur le territoire national est soumis au droit du fret et est réglementé aux art. 440 à 457 du Code suisse des obligations (CO). Seule la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) s'applique aux transports internationaux par route. La CMR n'est pas un ensemble de règles exhaustif et détaillé. Le droit national a pour fonction de combler les lacunes et complète l'ensemble de règles transfrontalières.

⁷⁰ DEMUTH (FN 66), CMR, Art. 30 N 47 ff., 50.

⁷¹ «diesem Abkommen unterliegenden Beförderung», also nicht nur aus dem Beförderungsvertrag; KOLLER (FN 18), Art. 32 CMR, N 1, S. 1178; THUME (FN 3), Art. 32 N 50 ff.

⁷² THUME (FN 3), Art. 32 N 3 ff. Wie bereits festgehalten, gilt die CMR nicht für Speditionsverträge.

⁷³ BGE 111 II 371, E. 2: Art. 32 Abs. 1 CMR geht der zehnjährigen Verjährungsfrist nach Art. 127 OR vor.

⁷⁴ Verneinend DEMUTH (FN 66), CMR, Art. 32 N 18.

⁷⁵ Es ist nicht erforderlich, dass die in Art. 32 Abs. 2 CMR vorgesehene schriftliche Reklamation beziffert wird; es reicht aus, dass die in der Reklamation und ihren Anlagen enthaltenen Angaben es dem Frachtführer gestatten, sich eine Meinung über Natur und Umfang des Schadens zu bilden, um in angemessener Weise reagieren zu können; dazu DEMUTH (FN 66), Art. 32 N. 62.

⁷⁶ Nach schweizerischem Recht finden Art. 135–138 OR Anwendung. Demnach wird die Verjährung unterbrochen durch Anerkennung des Schuldners (Art. 135 Ziff. 1 OR) oder durch die Schuldanererkennung, durch die Klageeinleitung oder durch eine Einrede vor einem Gericht oder Schiedsgericht sowie durch Eingabe der Forderung im Konkurs (Art. 135 Ziff. 2 OR).

⁷⁷ DEMUTH (FN 66), CMR, Art. 32 N 97. Nach schweizerischem Recht kann eine verjährte Forderung zur Verrechnung gebracht werden, wenn sie zurzeit, wo sie mit der anderen Forderung verrechnet werden konnte, noch nicht verjährt war (Art. 120 Abs. 3 OR). Das Verbot der Widerklage hat nach schweizerischem Recht keine Bedeutung, da die Widerklage ein prozessualer Behelf ist.