

# Internationale Handelsgeschäfte

Gildeggen / Willburger / Kroschwald / Rühmkorf / Sendmeyer

6., überarbeitete Auflage 2024

ISBN 978-3-8006-7385-8

Vahlen

schnell und portofrei erhältlich bei

[beck-shop.de](https://beck-shop.de)

Die Online-Fachbuchhandlung [beck-shop.de](https://beck-shop.de) steht für Kompetenz aus Tradition. Sie gründet auf über 250 Jahre juristische Fachbuch-Erfahrung durch die Verlage C.H.BECK und Franz Vahlen.

[beck-shop.de](https://beck-shop.de) hält Fachinformationen in allen gängigen Medienformaten bereit: über 12 Millionen Bücher, eBooks, Loseblattwerke, Zeitschriften, DVDs, Online-Datenbanken und Seminare. Besonders geschätzt wird [beck-shop.de](https://beck-shop.de) für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

*güterverkehr (CMR)* vom 19. Mai 1956<sup>197</sup> maßgebliche Bedeutung zu. Anhand dieses Übereinkommens werden im Folgenden die wichtigsten Rechtsfragen zum internationalen Transportvertrag geklärt.

- Schienenverkehr: Für den internationalen Gütertransport mit der Eisenbahn gelten die *Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)*, welche dem *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)* als Anlage beigefügt ist.<sup>198</sup> Das Abkommen wurden von insgesamt 50 Staaten gezeichnet. Die EU ist dem Abkommen 2011 beigetreten.<sup>199</sup>
- Binnenschifffahrt: Das *Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)* vom 3. Dezember 2000<sup>200</sup> gilt für grenzüberschreitende Frachtverträge auf den Binnenwasserstraßen auf dem europäischen Kontinent. Es wurde von insgesamt 16 Staaten gezeichnet, darunter auch Deutschland. Allgemeinere Regelungen zur Haftungsbeschränkung finden sich zudem im *Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)* vom 27. September 2012.<sup>201</sup>
- Luftfahrt: Für den internationalen Gütertransport durch Luftfahrzeuge ist das *Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)* vom 28. Mai 1999<sup>202</sup> zu berücksichtigen. Dieses Abkommen hat das *Warschauer Abkommen*<sup>203</sup>

197 Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956, BGBl. 1961 II, S. 1119 i.d.F. des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBl. 1980 II, S. 721, 733. Der deutsche Text findet sich unter <https://dgr.de/wp-content/uploads/CMRdtv.22.5.20.pdf>. Die Abkürzung ergibt sich aus der französischen Textfassung: *Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route*.

198 Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, BGBl. 1985 II, S. 130 ff., i.d.F. des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999, BGBl. 2002 II, S. 2140 ff., 2221 ff. Der Text in deutscher Sprache findet sich unter <https://dgr.de/vorschriften/schienenverkehr/schienenverkehr-privatrecht>.

199 Siehe Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011 über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 i.d.F. des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999, Abl. EU 2013 L 51, S. 1 ff.

200 Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) vom 3. Dezember 2000, BGBl. 2007 II, 298 ff. Der Text in deutscher Sprache findet sich unter <https://dgr.de/vorschriften/binnenschifffahrt>.

201 Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) vom 27. September 2012, BGBl. II 2016, S. 738 ff. Der Text in deutscher Sprache findet sich unter <https://dgr.de/vorschriften/binnenschifffahrt>. Zur Bedeutung beider Abkommen vertiefend M. Fischer, Die Haftungsbeschränkung zwischen CMNI und CLNI und die praktische Bedeutung der IVTB sowie des Bratislavaer Abkommen (BA), TranspR 2013, 372 ff.

202 Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) vom 28. Mai 1999, BGBl. II 2004, S. 458 ff.; hinsichtlich der Haftungshöchstgrenzen s. BGBl. II 2009, S. 1258 ff. Der Text in deutscher Sprache findet sich unter <https://dgr.de/vorschriften/luftverkehr/luftverkehr-privatrecht>.

203 Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929 i.d.F. des Protokolls von Den Haag vom 28. September 1955, BGBl. 1958 II, S. 291.

abgelöst und wurde durch die *Verordnung (EG) Nr. 2027/97*<sup>204</sup> (in etwas erweiterter Form) in europäisches Recht übernommen. Es gilt derzeit in 139 Vertragsstaaten. Die EU ist dem Übereinkommen mit Wirkung zum Sommer 2004 beigetreten.<sup>205</sup>

- Seeschifffahrt: Ein völlig eigenständiges Rechtsgebiet ist das Seefrachtrecht. Es basiert maßgeblich auf dem *Brüsseler Übereinkommen über Konnossemente* (sog. *Haager Regeln*) von 1924<sup>206</sup> und dem 1968 in Ergänzung dazu erlassenen Protokoll (den sog. *Haag-Visby-Regeln*<sup>207</sup>). Dieses vereinheitlichte Recht sollte 1978 durch die *Hamburger Regeln*<sup>208</sup> bzw. 2009 durch die *Rotterdam Regeln*<sup>209</sup> umfassend neu gestaltet werden. Diese neuen Regelungen sind derzeit aber nicht in Kraft, weil sie bisher (noch) nicht von genügend Unterzeichnerstaaten ratifiziert wurden. Als unattraktiv erweist sich für die meisten Staaten der Wegfall der Haftungsfreistellung bei sog. nautischem Verschulden. Deutschland ist den Haager Regeln beigetreten und hat die Haag-Visby-Regeln zwar nicht gezeichnet, aber in den §§ 476–619 HGB trotzdem in deutsches Recht übernommen.
- Multimodaler Transport: Auf internationaler Ebene wurde ebenfalls die Vereinheitlichung des sog. internationalen multimodalen Transports angestrebt. Darunter versteht man einen grenzüberschreitenden Transport, der mittels mehrerer unterschiedlicher Verkehrsträger erfolgt, etwa der Transport eines Containers auf dem Land- und dem Seeweg. Das diesbezüglich 1980 ausgehandelte *UN-Übereinkommen über die internationale multimodale Transportbeförderung*<sup>210</sup> ist allerdings (bisher) von zu wenigen Staaten unterzeichnet bzw. ratifiziert worden und daher nicht in Kraft getreten.<sup>211</sup> Es ist zukünftig eher nicht damit zu rechnen, dass es vereinheitlichtes Recht für den internationalen multimodalen Transport geben wird. Derzeit wird eher versucht, den multimodalen Transport als Teilaspekt der jeweiligen Transportart auf der Straße, mit der Bahn, per Schiff oder Flugzeug mitzuregeln.

204 Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, Abl. EG 1997 L 285, S. 1 ff.

205 Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 über den Abschluss des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) durch die Europäische Gemeinschaft, Abl. EG 2001 L 194, S. 38.

206 Internationales Übereinkommen vom 28. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossement, RGBl. 1939 II, S. 1049 ff. Der Text in unverbindlicher deutscher Übersetzung findet sich unter <https://dgtr.de/vorschriften/seeschifffahrt/seeschifffahrt-privatrecht>.

207 Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (Haager-Visby Regeln). Der Text in unverbindlicher deutscher Übersetzung findet sich unter <https://dgtr.de/vorschriften/seeschifffahrt/seeschifffahrt-privatrecht>.

208 UN-Übereinkommen vom 31. März 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (Hamburg-Regeln). Der Text in unverbindlicher deutscher Übersetzung findet sich unter <https://dgtr.de/vorschriften/seeschifffahrt/seeschifffahrt-privatrecht>.

209 UN-Übereinkommen vom 29. April 2009 über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See. Der Text findet sich als Arbeitsübersetzung des Bundesjustizministeriums in deutscher Sprache unter <https://dgtr.de/vorschriften/seeschifffahrt/seeschifffahrt-privatrecht>.  
210 *United Nations Convention on the International Multimodal Transport of Goods (Geneva 24 May 1980)*. Eine englische Textfassung findet sich unter <https://dgtr.de/wp-content/uploads/MULTIMOD.pdf>.

211 Siehe für eine Liste der bisherigen Unterzeichnerstaaten auf der Homepage der Vereinten Nationen unter [https://treaties.un.org/Pages/ParticipationStatus.aspx?clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ParticipationStatus.aspx?clang=_en) (Chapter XI).

## 2. Nationales Recht (und IPR zu dessen Bestimmung)

Soweit das internationale Einheitsrecht keine Anwendung findet oder keine Regelungen für den konkreten Fall enthält, gilt das nationale Recht. Um zu bestimmen, welches nationale Recht auf einen internationalen Transportvertrag Anwendung findet, muss auf die Regeln des Internationalen Privatrechts zurückgegriffen werden. Mit Blick auf vertragliche Ansprüche bestimmen vor allem die Art. 3 und 5 Rom I-VO das anwendbare nationale Recht.<sup>212</sup> Nach Art. 3 Rom I-VO steht es den Vertragsparteien grundsätzlich frei, das auf ihren (Transport-) Vertrag anwendbare Rechts selbst zu wählen. Nach Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO findet dann, wenn die Parteien das Recht nicht gewählt haben, das Recht des Staates Anwendung, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Voraussetzung ist allerdings, dass sich in diesem Staat auch der Übernahme- oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Ist dies nicht der Fall, so ist das Recht des Staates anzuwenden, den die Parteien als Ablieferungsort vereinbart haben. Für vertragsähnliche oder deliktische Ansprüche sind die Regelungen der Rom II-VO zur Bestimmung des anwendbaren Rechts heranzuziehen. Hier ist unter den Voraussetzungen des Art. 14 Rom II-VO ebenfalls eine Rechtswahl möglich. Ohne Rechtswahl ist nach Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO regelmäßig auf das Recht des Staates abzustellen, in dem die Rechtsgutverletzung eingetreten ist.

In Deutschland ist das Fracht- und Speditionsrecht für den Gütertransport für alle Verkehrsträger mit Ausnahme der Seefahrt (also für den Güterverkehr auf der Straße, der Schiene, den Binnenwasserwegen und in der Luft) einheitlich in den §§ 407 ff. HGB geregelt. Die sich anschließenden §§ 476–619 HGB enthalten dann das gesondert geregelte Seefrachtrecht, das sich an den Haag-Visby-Regeln orientiert.

## 3. Brancheneinheitliche AGB

Im Transportrecht finden schließlich oftmals branchenweit vereinheitlichte Allgemeine Geschäftsbedingungen Anwendung. Dies sind insbesondere die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017)<sup>213</sup> und die Logistik-AGB 2019<sup>214</sup>. Als Allgemeine Geschäftsbedingungen gelten diese Regelwerke allerdings freilich nur dann, wenn die Parteien ihre Geltung bei Vertragsschluss wirksam vereinbart haben.

212 Siehe dazu bereits in Kapitel II.C.2.

213 Siehe dazu auf der Homepage des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL) unter <https://www.dslvl.org/de/adsp>.

214 Siehe dazu auf der Homepage des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL) unter <https://www.dslvl.org/de/logistik-agb>.

## C. Der Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr

### 1. Überblick

Der internationale Transportvertrag wird zwischen dem Frachtführer (*carrier*) als Leistungserbringer und dem Absender (*sender*) als Vertragspartner geschlossen. In diesem Vertrag verpflichtet sich der Frachtführer, die Güter an den Bestimmungsort zu liefern und dort dem Empfänger (*consignee*) auszuhändigen. Der Absender hat das vereinbarte Entgelt zu zahlen. Über den Frachtvertrag wird ein Frachtbrief ausgestellt, der zugleich Verfügungsrechte über die Waren einräumt. Konflikte entstehen in diesem Kontext meist, wenn der Frachtbrief nicht korrekt ausgestellt wurde, wenn die Waren beim Transport beschädigt worden sind, verloren gehen oder nicht rechtzeitig geliefert wurden oder weil es Streitigkeiten bei der Entgegennahme der Ware durch den Empfänger gab. Das internationale Einheitsrecht regelt diese Fragen gesondert für jeden Verkehrsträger. Es tut dies aber nicht abschließend, d.h. nicht alle Fragen werden durch das internationale Einheitsrecht beantwortet. Finden sich keine einheitlichen Regelungen, ist auf das nationale Recht zurückzugreifen, das nach Maßgabe des Internationalen Privatrechts (also insb. unter Rückgriff auf die Art. 3 und 5 Rom I-VO) zur Anwendung berufen wird.

Im Folgenden sollen die wesentlichen Problemstellungen in diesem Bereich anhand des Beförderungsvertrags im internationalen Straßengüterverkehr und damit anhand der CMR dargestellt werden. Die Ansätze lassen sich in entsprechender Anwendung weitestgehend auf die anderen internationalen Regelwerke übertragen.

### 2. Der Anwendungsbereich der CMR

Die CMR gilt nach ihrem Art. 1 Abs. 1 für Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern<sup>215</sup> auf der Straße mittels bestimmter Fahrzeuge, insbesondere Kraftfahrzeuge. Voraussetzung ist dabei, dass der Übernahme- und der Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat der CMR ist. Vertragsstaaten der CMR sind dabei alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie angrenzende Nachbarstaaten.<sup>216</sup> Ohne europäische Rechtsquelle zu sein, harmonisiert die CMR damit faktisch das Straßengütertransportrecht in der Europäischen Union.

#### Die Paketbeförderung

Absender A aus München beauftragt das Transportunternehmen F aus München mit der entgeltlichen Beförderung eines Pakets an die Empfängerin E in Mailand. Der Transport des Pakets unterliegt nicht den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen und erfolgt durch einen Kleintransporter.

<sup>215</sup> Ausgenommen sind nach Art. 1 Abs. 4 CMR sowohl Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden, als auch Beförderungen von Leichen oder Umzugsgut; zum sog. Huckepackverkehr siehe Art. 2 CMR.

<sup>216</sup> Eine Liste der Mitgliedsstaaten finden sich auf der Homepage der Vereinten Nationen unter [https://treaties.un.org/pages/Home.aspx?clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/Home.aspx?clang=_en) (Chapter XI).

Die Voraussetzungen des Art. 1 Abs. 1 CMR sind hier ohne Weiteres erfüllt; die CMR ist deshalb anwendbar. Das Übereinkommen stellt neben der entgeltlichen Güterbeförderung und der Nutzung des Verkehrsträgers Straße vor allem darauf ab, dass Übergabe- und Ablieferungsort in verschiedenen Staaten liegen und einer dieser Staaten Mitgliedstaat der CMR ist. Da hier beide Orte in Vertragsstaaten (Deutschland und Italien) liegen, ist auch diese Voraussetzungen gegeben. Auf die Staatsangehörigkeit oder den Sitz der Vertragsparteien kommt es nicht an.

Fraglich ist, ob neben den bloßen Fracht- auch die in ihrem Pflichtenpaket weitergehenden Speditionsverträge in den Anwendungsbereich der CMR fallen. Im Unterschied zu Frachtverträgen, bei denen es um die Verbringung von Gütern von Ort zu Ort geht, sind Speditionsverträge grundsätzlich Geschäftsbesorgungsverträge, welche die Organisation der Versendung für fremde Rechnung im eigenen Namen zum Gegenstand haben.<sup>217</sup> Wegen dieses wesentlich breiteren Pflichtenprofils werden diese Verträge von Art. 1 Abs. 1 CMR grundsätzlich nicht erfasst. Etwas anderes muss aber bei der Selbsteintritts-, der Fixkosten- und der Sammelladungsspedition gelten: Bei der Selbsteintrittsspedition übernimmt der Spediteur zugleich die Rolle des Frachtführers; bei der Fixkostenspedition übernimmt der Spediteur die Versendung zu festen Kosten; und bei der Sammelladung versendet der Spediteur die Ware zusammen mit anderen Waren und schließt seinerseits einen einheitlichen Frachtvertrag für die Sammelladung ab. Wegen der Nähe dieser praktisch wichtigen Sonderformen des Speditionsvertrages zum Frachtrecht erscheint eine Anwendung der CMR auf diese Vertragstypen sinnvoll: Immer dann, wenn bei diesen Speditionsverträgen der Transport ausschließlich auf der Straße stattfindet, ist damit nach umstrittener, aber vorzugswürdiger Ansicht die CMR anwendbar.<sup>218</sup>

#### **Gestohlene Notebooks<sup>219</sup>**

Absender A aus Frankreich beauftragte die ebenfalls in Frankreich ansässige Speditionsfirma S mit der Organisation des Transports von 20 Paletten mit Notebooks im Wert von 300.000 Euro von Angers nach Köln. Der Speditionsvertrag wurde zu festen Kosten abgeschlossen. Auf einem Autobahnparkplatz in der Nähe von Paris wurden die Notebooks in der Nacht gestohlen. Ist die CMR anwendbar?

Die CMR ist nach ihrem Art. 1 Abs. 1 anwendbar, wenn ein Beförderungsvertrag vorliegt. Ob dies der Fall ist, bestimmt sich nicht unter Rückgriff auf das nationale Recht, sondern – zur Sicherung einer möglichst einheitlichen Auslegung – aus der CMR selbst. Weil der Fixkostenspediteur sein Angebot zu festen Kosten nur machen kann, wenn er die organisatorische Verfügungsgewalt über die nachgefragte Beförderung hat, ist es sachgerecht, ihn mit dem Beförderer gleichzustellen. Eine Rechtsvereinheitlichung im Transportrecht könnte kaum erreicht werden, wenn durch geringfügig unterschiedliche Vertragsgestaltung ein bedeutender Teil von Frachtverträgen aus dem Anwendungsbereich der CMR ausgegrenzt werden könnte. Auf den vorliegenden Fixkostenspeditionsvertrag, der ausschließlich eine Beförderung auf der Straße vorsieht, ist die CMR daher anwendbar.

<sup>217</sup> Siehe hierzu z.B. § 454 HGB; die im Gesetz vorgenommene Unterscheidung von Frachtführer und Spediteur weicht vom allgemeinen Sprachgebrauch ab.

<sup>218</sup> Ebenso *Koller*, Transportrecht Kommentar, 11. Auflage 2023, Art. 1 CMR Rn. 3 m.w.N. Das HGB bestimmt dies für Frachtverträge, auf die das HGB anwendbar ist, ausdrücklich in den §§ 458, 459, 460 HGB.

<sup>219</sup> Frei nach BGH, Urteil vom 14.2.2008 – I ZR 183/05, NJOZ 2009, 595.

Die CMR gilt allerdings weder für einen multimodalen Transport insgesamt noch (unmittelbar) für dessen Teilstrecken auf der Straße. Auf diese Fälle ist das nationale Transportrecht anzuwenden, welches wiederum mithilfe des Internationalen Privatrechts zu ermitteln ist.

#### **Der umgekippte LKW<sup>220</sup>**

Das japanische Unternehmen A beauftragte den F aus Japan einen Container mit Kopiergeräten zur E-GmbH, einem Tochterunternehmen der A in Mönchengladbach, zu liefern. Der Container wurde zunächst per Schiff von Japan nach Rotterdam geliefert und sollte dann mit dem LKW weitertransportiert werden. Noch im Hafen von Rotterdam stürzte der mit dem Container beladene LKW um. Dabei wurden die Kopierer im Wert von 300.000 Euro zerstört. Findet die CMR Anwendung?

Der Unfall geschah bei einem entgeltlichen Straßengütertransport, bei dem der Übernahme- und der Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten lagen, von denen mindestens einer, nämlich Mönchengladbach, in einem Vertragsstaat, nämlich Deutschland, lag. Somit könnte die CMR anwendbar sein. Die CMR gilt jedoch nur, wenn die Beförderung ausschließlich auf der Straße stattfindet. Bei einem grenzüberschreitenden multimodalen Transport ist das Abkommen auch für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke nicht unmittelbar<sup>221</sup> anwendbar. Da der vorliegende Vertrag über die Beförderung von Japan nach Deutschland ein multimodaler Transport war, bei dem der Container lediglich auf einer Teilstrecke auf der Straße transportiert wurde, ist die CMR nicht anwendbar.

Ist die CMR als Einheitsrecht nicht anwendbar, bestimmt sich das anwendbare nationale Transportrecht (aus der Sicht eines deutschen Gerichts) nach Art. 3 und 5 Abs. 1 Rom I-VO. Danach ist mangels einer Rechtswahl das japanische Recht anwendbar, weil der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt bzw. Sitz in Japan hat und sich dort auch der gewöhnliche Aufenthalt bzw. Sitz des Absenders befindet.

## DIE FACHBUCHHANDLUNG

### **3. Der Beförderungsvertrag und die wesentlichen Pflichten der Parteien**

Der Abschluss des Beförderungsvertrags und die sich aus ihm ergebenden Pflichten sind in der CMR nur ansatzweise geregelt. Diese bewussten Lücken sind nach dem nationalen Recht auszufüllen, das unter Rückgriff auf die Art. 3 und 5 Rom I-VO zur Anwendung berufen wird. Ist danach deutsches Recht anwendbar, gelten in erster Linie die Regelungen der §§ 407 ff. HGB. Danach hat der Frachtführer das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort abzuliefern. Der Absender hat das vereinbarte Entgelt, die Fracht, zu zahlen.

#### **Holztransport<sup>222</sup>**

Die in Deutschland ansässige A beauftragte die ebenfalls in Deutschland ansässige T via Telefon, für ein festgelegtes Entgelt ausgewählte Baumstämme von hoher Qualität

220 Frei nach BGH, Urteil vom 17.7.2008 – I ZR 181/05, NJW 2008, 2782.

221 Zur mittelbaren Anwendung der CMR bei bestimmten Multimodalverträgen siehe noch genauer unten Kapitel III.D.

222 Frei nach BGH, Urteil vom 22.1.1971 – I ZR 108/69, Beck RS 1971, 30383085; der Originalfall hat keine internationalen Bezüge.

in ein Sägewerk nach Frankreich zu transportieren. Als Liefertermin wurde der 1. Juli vereinbart. Ein Frachtbrief wurde nicht ausgestellt. T führte den Transport erst Anfang September durch, wodurch dem A ein Schaden entstand. Gegenüber dem geltend gemachten Schadensersatzanspruch verteidigte sich T mit dem Argument, dass kein Frachtvertrag zustande gekommen sei, weil dafür die Übernahme des Beförderungsguts und die Ausstellung eines Frachtbriefs notwendig gewesen wäre.

Auf den vorliegenden Beförderungsvertrag ist zwar die CMR anwendbar; sie enthält aber keine Regelungen über das Zustandekommen des Beförderungsvertrages. Zur Lückenschließung ist auf das nationale Recht zurückzugreifen, das nach Art. 3 und 5 Abs. 1 Rom I-VO Anwendung findet. Da hier sowohl der Beförderer als auch der Absender ihren Sitz in Deutschland haben, ist (mangels Rechtswahl) deutsches Recht anwendbar. Danach wurde am Telefon ein wirksamer Beförderungsvertrag geschlossen, weil sich die Parteien telefonisch auf die wesentlichen Vertragsparameter geeinigt haben. Angebot und Annahme lagen mithin vor. Auf die tatsächliche Abholung des Transportguts kommt es im deutschen Vertragsrecht nicht an. Auch kann ein Frachtvertrag formfrei abgeschlossen werden. Unmittelbar aus der CMR (konkret aus Art. 4 CMR) ergibt sich, dass das Fehlen eines Frachtbriefes auf die Wirksamkeit des Transportvertrags keinen Einfluss hat. Da mithin ein wirksamer Frachtvertrag vorlag, findet die CMR Anwendung und T muss nach Art. 17 Abs. 1, 19 CMR für den entstandenen Schaden einstehen.

Aufgabe des Absenders ist es, das Gut ordnungsgemäß zu verpacken. Der Frachtführer muss demgegenüber den äußeren Zustand und die Verpackung bei Übernahme des Gutes überprüfen. Die Pflicht zum Be- und Entladen ist in der CMR nicht geregelt. Ist § 412 HGB anwendbar, hat der Frachtführer regelmäßig keine Pflicht zur Be- und Entladung.

#### 4. Der Frachtbrief

Über den Transportvertrag ist ein sog. Frachtbrief (*consignment note*) auszustellen. Er dient nach Art. 4, 9 CMR bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer. Wie bereits im vorangegangenen Fall „Holztransport“ ausgeführt, berührt das Fehlen eines Frachtbriefes den Bestand des Frachtvertrages nicht. Der Inhalt des Frachtbriefs ergibt sich aus Art. 6 CMR. Vom Frachtbrief werden drei Originale ausgefertigt, die sowohl vom Absender als auch vom Frachtführer unterschrieben werden müssen. Die erste Ausfertigung erhält der Absender, die zweite begleitet das Gut, die dritte behält der Frachtführer (Art. 5 CMR).

Neben ihrer Beweiswirkung räumen die einzelnen Abschriften des Frachtbriefes nach Art. 12 CMR unterschiedliche Verfügungsrechte über die Ware gegenüber dem Frachtführer ein. Der Inhaber der ersten Abschrift darf dem Frachtführer auf dem Transport Weisungen erteilen. Der Frachtführer kann dazu allerdings die Vorlage der ersten Abschrift des Frachtbriefs verlangen.

##### Der insolvente Empfänger<sup>223</sup>

Der Absender A aus Deutschland beauftragte den Frachtführer F aus Deutschland, Gewebestoffe an die Empfängerin E in Griechenland zu befördern. Über den Frachtvertrag

<sup>223</sup> Frei nach BGH, Urteil vom 4.7.2002 – I ZR 302/99, NJW-RR 2002, 1608.



wurde ein Frachtbrief ausgestellt, und die Gewebestoffe wurden nach Griechenland transportiert. Unmittelbar vor Auslieferung an die E erhielt A die Information, dass E in Zahlungsschwierigkeiten sei. A wies F ohne Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefs an, die Ware nicht auszuliefern. F lieferte dennoch aus. Kurze Zeit später wurde E insolvent. A entstand dadurch ein Schaden in Höhe von 50.000 Euro. Hat A gegen F einen Schadensersatzanspruch nach den Regelungen der CMR?

In diesem Fall ist die CMR nach ihrem Art. 1 Abs. 1 anwendbar. Ein Anspruch des A auf Schadensersatz gegen den Frachtführer F könnte sich aus Art. 12 Abs. 7, 1. Alt. CMR ergeben. Voraussetzung ist u.a., dass der Frachtführer Weisungen nicht ausgeführt hat. Hier hat der Frachtführer zwar die Weisung ignoriert, die Waren nicht auszuliefern. Eine Weisung ist allerdings grundsätzlich nur dann rechtlich verbindlich, wenn der Verfügungsberechtigte die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorweist. Ausnahmen gelten im Wesentlichen nur dann, wenn sich die Weisung aus dem Frachtbrief ergibt. Da der Verfügungsberechtigte die erste Ausfertigung des Frachtbriefes im vorliegenden Fall nicht vorgelegt hatte und sich die Weisung auch nicht aus dem Brief selbst ergab, war die Weisung nicht rechtlich verbindlich. A konnte daher von F keinen Ersatz für seinen Schaden verlangen.

Mit dem Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief<sup>224</sup> wurde die Möglichkeit eröffnet, anstelle eines herkömmlichen Frachtbriefs in Papierform auf einen solchen zurückzugreifen, der „mit elektronischen, optischen, digitalen oder ähnlichen Mitteln erzeugt, versendet, empfangen oder gespeichert wird, so dass die mitgeteilte Information zur späteren Einsichtnahme zugänglich ist“. Diesem sog. e-Frachtbrief kommt dieselbe Beweiskraft wie einem herkömmlichen Frachtbrief zu, wenn er mittels elektronischer Signatur authentifiziert wurde. Voraussetzung ist allerdings, dass der betreffende Vertragsstaat dem Zusatzprotokoll beigetreten ist. Deutschland hat dies mit Wirkung zum April 2022 getan.<sup>225</sup>

## 5. Rechte und Pflichten des Empfängers

Der Empfänger des Transportguts ist nicht Partei des Frachtvertrags; er erwirbt aus dem Frachtvertrag aber eigene Ansprüche. Er kann nach Art. 13 CMR die Übergabe der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen. Bei Verlust des Frachtguts oder bei Lieferverzögerungen hat er nach Art. 13 Abs. 1 S. 2 CMR einen eigenen Schadensersatzanspruch gegen den Frachtführer. Im Gegenzug muss er nach Art. 13 Abs. 2 CMR allerdings die Kosten aus dem Frachtvertrag übernehmen.

Aus Art. 30 Abs. 1 CMR ergibt sich zudem, dass der Empfänger das Transportgut bei Anlieferung auf Beschädigungen und Verlust überprüfen und ggf. Vorbehalte erklären muss, um seine Beweislast im Haftungsprozess nicht substantiell zu verschlechtern. Ebenso muss der Empfänger einen schriftlichen Vorbehalt an den Frachtführer

224 Zusatzprotokoll vom 20. Februar 2008 zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief. Der Text ist abrufbar unter <https://dgtr.de/vorschriften/strassenverkehr/strassenverkehr-privatrecht>.

225 Gesetz zu dem Zusatzprotokoll vom 20. Februar 2008 zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief, BGBl. 2021 II, S. 1035 ff.