Wirtschaftsrecht International

Kommentar

Karl-Heinz Thume (Hrsg.)

CMR

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr

3. Auflage

R&W
Fachmedien Recht und Wirtschaft

Wirtschaftsrecht international

Kommentar

CMR

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr

Herausgegeben von

Rechtsanwalt Dr. Karl-Heinz Thume, Nürnberg

Bearbeitet von

Rechtsanwalt Klaus Demuth, München
Rechtsanwalt Dr. Fritz Fremuth, Rosenheim
Rechtsanwalt Dr. Carsten Harms, Hamburg
Rechtsanwalt Dr. Jens-Berghe Riemer, Nürnberg
Rechtsanwalt Dr. Reinhard Th. Schmid, Stuttgart
Rechtsanwalt Dr. Jürgen Temme, Düsseldorf
Rechtsanwalt Christian Teutsch, Nürnberg
Rechtsanwalt Dr. Karl-Heinz Thume, Nürnberg

Länderberichte:

RA Vincent de Smet, LL.M., Brüssel (Belgien)
Avocat à la Cour Jean-Frédéric Mauro, Paris (Frankreich)
RA und Solicitor Jan Becher, Frankfurt (Großbritannien)
Solicitor Darren Kenny, Birmingham (Großbritannien)
RA Dr. Alessandro Pesce, Mailand (Italien)
RA W.M. van Rossenberg, Rotterdam (Niederlande)
ao. Univ.-Prof. Dr. Helga Jesser-Huß, Graz (Österreich)
RA Katarzyna Woroszylska, Warschau (Polen)
Prof. Dr. Andreas Furrer, Zürich/Zug (Schweiz)
Dozent Johan Schelin, Stockholm (Skandinavien und Finnland)
Abogado Carl Lubach, M.L.E., Barcelona (Spanien)
Dr. Christian Mayer, Zöbing/Prag (Tschechische Republik)
RAin Burcu Celikcapa-Bilgin, Istanbul (Türkei)
Associate Prof. Kerim Atamer, Istanbul (Türkei)

3., neu bearbeitete und erweiterte Auflage 2013

Deutscher Fachverlag GmbH
Fachmedien Recht und Wirtschaft

Zitiervorschlag:
Bearbeiter in: Thume, CMR-Kommentar, Art. …, Rdnr. …
oder
Bearbeiter in: Thume, CMR-Kommentar, Anh. …, Rdnr. …

1. Auflage 1995
2. Auflage 2007
3. Auflage 2013

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

ISBN 978-3-8005-1511-0

© 2013 Deutscher Fachverlag GmbH, Fachmedien Recht und Wirtschaft, Frankfurt am Main

Das 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, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Druckvorstufe: Lichtsatz Michael Glaese GmbH, 69502 Hemsbach

Druck und Verarbeitung: Kösel GmbH & Co. KG, 87452 Altusried-Krugzell

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier, hergestellt aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff (TCF-Norm)

Printed in Germany

Vorwort
zur 3. Auflage

Seit Erscheinen der 2. Auflage im Jahre 2007 ist die Bedeutung der CMR für den gesamten grenzüberschreitenden Straßengütertransport in Europa, Nordafrika und vorder- und mittelasiatischen Raum weiter gestiegen. Inzwischen gehören diesem Abkommen 55 Länder an. Österreich hatte schon 1990 die Anwendung der CMR auf innerstaatliche Transporte erstreckt, Belgien war dem im Jahre 1999 gefolgt. Auch andere europäische Staaten haben seither ihr nationales Straßentransportrecht an den Bestimmungen der CMR orientiert. So hat sich die schon im Vorwort zur 2. Auflage geschilderte Situation erfolgreich fortgesetzt.

In Deutschland ist die Entwicklung der Rechtsanwendung der CMR von besonderem Interesse, weil deren Bestimmungen mit der Transportrechtsreform des Jahres 1998 weitestgehend Eingang in das innerdeutsche Land- und Luftfrachtrecht gefunden haben. Das führte in der Rechtsprechung einerseits zu erwartungsgemäß eingetretenen Parallelen und nahezu gleichlautenden Entscheidungen in beiden Rechtsgebieten, hatte aber gelegentlich den Nachteil, dass einige zur CMR seit langem entwickelte Rechtsgrundsätze bei der Anwendung der innerdeutschen Frachtrechtsvorschriften vernachlässigt wurden.

Der Bundesgerichtshof hat in den letzten Jahren mehrfach zu einzelnen Bestimmungen des Abkommens Stellung genommen. So hat er inzwischen klargestellt, dass der Begriff des Beförderungsvertrages gem. Art. 1 CMR abweichend von nationalen Rechtsordnungen autonom auszulegen ist, dass ferner die CMR grundsätzlich nur bei unimodalem grenzüberschreitenden Straßengütertransporten zur Anwendung gelangt und dass andererseits die CMR nach Art. 2 im Ro-Ro-Verkehr auch bei Feuer an Bord eines Seeschiffes gilt. Außerdem hat der BGH die Rechtsprechung zu Art. 29 CMR wesentlich vertieft. Dabei wurde die bislang strenge Auffassung zum groben Verschulden des Frachtführers etwas gelockert, andererseits aber wird daran festgehalten, dass in diesen Fällen der Mitverschuldenseinwand möglich ist. Diese Rechtsprechung steht nach wie vor im Widerspruch zur Praxis anderer Vertragsstaaten.

Schließlich hatte der BGH Gelegenheit, bei Verlust und Beschädigung des Frachtgutes die Gedanken zur sekundären Beweislast der Vertragspartner zu vertiefen.

So war es an der Zeit für diese 3. Auflage, die sich mit all diesen Themen ausführlich auseinandersetzt. Nun steht dieses Werk auf dem Bearbeitungsstand vom Sommer 2012. Einige wichtige Entscheidungen und Literaturveröffentlichungen konnten noch berücksichtigt werden.

Auch die schon vorhandenen Länderberichte sind auf den neuesten Stand gebracht. Ferner ist es erfreulicherweise gelungen, weitere Autoren für die Entwicklung der CMR in anderen Staaten zu gewinnen. Erwähnt seien hier insbesondere für Belgien *Vincent De Smet*, für Frankreich Maitre *Jean-Frédéric*

Mauro, für Polen Frau Rechtsanwältin *Katarzyna Woroszylska*, für Spanien Abogado *Carl Lubach*, für Tschechien *Dr. Christian Mayer*, für die Türkei *Dr. Kerim Atamer* mit seiner Kollegin *Burcu Celikcapa-Bilgin* und für die Schweiz Professor *Dr. Andreas Furrer.*

Allen Autoren sei an dieser Stelle wieder herzlich gedankt. Ferner möchte ich diese Neuauflage zum Anlass nehmen, dem im Januar 2011 verstorbenen langjährigen Freund und Mentor dieses Kommentars, Harald de la Motte, erneut zu gedenken und Dank zu sagen.

Schließlich sei Dank allen Sekretärinnen und Mitarbeiter/innen, die an dieser Neuauflage mitgewirkt haben, last not least meiner unermüdlichen Sekretärin, Frau Dienstl.

Nürnberg, im November 2012

Dr. Karl-Heinz Thume

Vorwort zur 2. Auflage

Im Frühsommer des vergangenen Jahres wurde die CMR 50 Jahre alt. Am 19. 5. 1956 war dieses Übereinkommen nach jahrelangen mühsamen Vorbereitungen der von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE) initiierten Arbeitsgruppe der maßgeblichen Internationalen Organisationen, nämlich des UNIDROIT-Instituts, der Internationalen Handelskammer (ICC) und des Internationalen Straßenverkehrsverbandes (IRU), verabschiedet worden. Deshalb sollte die jetzt vorliegende 2. Auflage dieses Kommentars eigentlich schon im vorigen Jahr erscheinen. Ganz rechtzeitig zum 50. Jubiläum ist dies also nicht gelungen. Herausgeber und Autoren bitten dies zu entschuldigen, hoffen jedoch auf interessierte und durchaus kritische Leser und sind für alle Anmerkungen, Anregungen und Hinweise dankbar.

Fünf Jahre nach ihrer Verabschiedung, nämlich am 2. 7. 1961, ist das Abkommen mit den erforderlichen Ratifikationen der fünf ersten Unterzeichnerstaaten, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Niederlande und Österreich, in Kraft getreten. Seitdem hat sich die CMR zu einem der wichtigsten internationalen Abkommen auf dem Gebiet des Transportes entwickelt. Ihr Siegeszug durch Europa, Nordafrika und Westasien erfasst neben den europäischen Ländern auch solche wie Marokko, Tunesien, Zypern, Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan. Nahezu 50 europäische, vorderasiatische und nordafrikanische Staaten haben sich ihr inzwischen angeschlossen. Damit hat sie im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr eine immense und nicht mehr hinwegzudenkende Bedeutung erlangt. Als letzte Staaten sind der Libanon (am 20. 6. 2006), Armenien (am 7. 9. 2006), Albanien (am 18. 10. 2006) und Aserbaidschan (am 17. 12. 2006) beigetreten.

Die CMR steht damit gleichrangig an der Seite anderer internationaler Abkommen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, wie etwa dem Warschauer und dem Montrealer Übereinkommen des internationalen Luftverkehrs, der alten und der neuen CIM des internationalen Eisenbahnverkehrs und den internationalen Seerechtsabkommen.

Ferner haben inzwischen mehrere Vertragsstaaten die CMR in unterschiedlicher Weise auch auf ihre nationalen Transporte übertragen. So haben sich neben Belgien auch die Niederlande für den nationalen (Straßen-)Güterverkehr an der CMR orientiert. Finnland, Dänemark, Schweden und Norwegen haben die Vorschriften für innerstaatliche und grenzüberschreitende Straßengütertransporte jeweils in einem einheitlichen Gesetz zusammengefasst, und Österreich hat 1990 durch Ergänzung des Handelsgesetzbuches um eine einzige Verweisungsvorschrift die CMR auf innerstaatliche Transporte erstreckt.

Ganz herausragende Bedeutung hat die CMR in Deutschland erlangt, weil ihre Bestimmungen mit der Transportrechtsreform im Jahre 1998 weitestgehend Ein-

gang in das gesamte innerdeutsche Frachtrecht für die Verkehrsträger Luft, Straße, Schiene und Binnenschifffahrt gefunden haben. So wurde sie – mit Ausnahme des Seerechts – zur Mutter des deutschen Frachtrechts gemäß §§ 407 ff. HGB. Deshalb kann und darf diese Neuauflage auch bei der Lösung innerdeutscher Frachtrechtsprobleme durchaus von Nutzen sein.

Die Autoren der einzelnen Artikel des Kommentars sind durchweg seit Jahrzehnten auf dem Gebiet des Transportrechts tätige und deshalb spezialisierte Anwälte, die ihr persönliches Wissen und ihre eigenen Erfahrungen in die jeweiligen Darstellungen eingebracht haben.

Darüber hinaus ist es gelungen, für einige wichtige europäische Länder namhafte ausländische Kollegen und Autoren von internationalem Rang zu gewinnen, die jeweils Berichte über die dortige Rechtsprechung beigetragen haben. Zu nennen sind hier insbesondere Frau Professorin *Jesser-Huss* (für Österreich) und die Herren Professoren *Clarce* (für England) und *Shelin* (für Skandinavien). Gerade diesen ausländischen Professoren und Kollegen sei an dieser Stelle ein besonderes Wort des Dankes gesagt.

Der Umfang der Werkes hat leider dazu geführt, dass die Anhänge der 1. Auflage über Container- und Palettenverkehre sowie über das Pfandrecht nicht mehr überarbeitet und abgedruckt werden konnten. Die diesbezüglichen Texte der Erstauflage sind jedoch nach wie vor weitgehend von gleichbleibender Bedeutung, weil sich auf diesen Gebieten weder vom Gesetzgeber noch in der Rechtsprechung erhebliche Änderungen ergeben haben. (Lediglich das Pfandrecht des Frachtführers wurde mit Einführung des neuen § 441 HGB auch auf unbestrittene inkonnexe Forderungen ausgedehnt und erfasst seitdem auch die Begleitpapiere.)

Die Kommentierung befindet sich auf dem Stand des Januars diesen Jahres. Einige später erschienene Aufsätze und ergangene wichtige höchstrichterliche Entscheidungen konnten noch eingearbeitet werden.

Besonderen Dank schuldet der Herausgeber seinem langjährigen Freund und Mentor, *Harald de la Motte*, dem diese 2. Auflage mit allen guten Wünschen für seine Zukunft gewidmet sein soll.

Ferner ist allen Sekretärinnen und MitarbeiterInnen zu danken, die mit Fleiß und Hingabe die Manuskripte geschrieben, die vorgenommenen Verbesserungen nachgearbeitet und bei den Korrekturen mitgeholfen haben; namentlich zu nennen ist an dieser Stelle die Sekretärin des Herausgebers, Frau *Dienstl*, die sich in ganz besonderer Weise verdient gemacht hat.

Nürnberg im Juli 2007

Der Herausgeber

Bearbeiterverzeichnis

RA Klaus Demuth:	Art. 20, 30–33
RA Dr. Fritz Fremuth:	Art. 2, 21
RA Dr. Carsten Harms:	Art. 29
RA Dr. Jens-Berghe Riemer:	Art. 23–27
RA Dr. Reinhard Th. Schmid:	Art. 3, 28, Vor Art. 34, Art. 34–41, Anh. II
RA Dr. Jürgen Temme:	Vor Art. 1, Art. 1, 10–16, 22
RA Christian Teutsch:	Art. 4–9
RA Dr. Karl-Heinz Thume:	Vor Art. 17, Art. 17–19, 23–27

Länderberichte:

Belgien:	RA Vincent de Smet, LL.M., Brüssel
Frankreich:	Avocat à la Cour Jean-Frédéric Mauro, Paris
Großbritannien:	RA und Solicitor (England & Wales) Jan Becher, Frankfurt Solicitor (England & Wales) Darren Kenny, Birmingham
Italien:	RA Dr. Alessandro Pesce, Mailand
Niederlande:	RA W.M. van Rossenberg, Rotterdam
Österreich:	ao. Univ.-Prof. Dr. Helga Jesser-Huß, Graz
Polen:	RA Katarzyna Woroszylska, Warschau
Schweiz:	Prof. Dr. Andreas Furrer, Zürich/Zug
Skandinavien und Finnland:	Dozent Johan Schelin, Stockholm
Spanien:	Abogado Carl Lubach, M.L.E., Barcelona
Tschechische Republik:	Dr. Christian Mayer, Zöbing/Prag
Türkei:	RAin Burcu Celikcapa-Bilgin, Istanbul Associate Professor Kerim Atamer, Istanbul

Inhaltsverzeichnis

Seite

Abkürzungsverzeichnis XI

Text der CMR (englisch-französisch-deutsch) 1

Kommentierung

Präambel Vor Art. 1 49

Kapitel I: Geltungsbereich 83
Art. 1 83
Art. 1a 109
Art. 2 110

Kapitel II: Haftung des Frachtführers für andere Personen 171
Art. 3 171

Kapitel III: Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages 193
Art. 4 193
Art. 5 207
Art. 6 218
Art. 7 235
Art. 8 245
Art. 9 263
Art. 10 270
Art. 11 284
Art. 12 297
Art. 13 318
Art. 14 332
Art. 15 339
Art. 16 346

Kapitel IV: Haftung des Frachtführers 361
Vor Art. 17 361
Art. 17 376
Art. 18 499
Art. 19 545
Art. 20 560
Art. 21 575
Art. 22 634
Art. 23 651
Art. 24 685
Art. 25 691
Art. 26 707
Art. 27 714

Art. 28 731
Art. 29 740

Kapitel V: Reklamationen und Klagen 815
Art. 30 815
Art. 31 845
Art. 32 879
Art. 33 940

Kapitel VI: Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer 947
Vor Art. 34 947
Art. 34 956
Art. 35 962
Art. 36 964
Art. 37 967
Art. 38 971
Art. 39 972
Art. 40 977

Kapitel VII: Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen 979
Art. 41 979

Kapitel VIII: Schlussbestimmungen 991
Art. 42–Art. 51 (nur deutscher Text) 991

Länderberichte 995
Belgien 995
Frankreich 1027
Großbritannien 1048
Italien 1060
Niederlande 1085
Österreich 1101
Polen 1141
Schweiz 1147
Skandinavien und Finnland 1162
Spanien 1182
Tschechien 1208
Türkei 1219

Anhang 1231
Anhang I: Muster CMR-Frachtbrief 1233
Anhang II: Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht 1235

Literaturverzeichnis 1257

Sachregister 1265

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	anderer Ansicht
a. a. O.	am angegebenen Ort
ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
ABIU	Allg. Bedingungen für internationale Umzüge
Abs.	Absatz
Adekra, adekra	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Kraftwagenspediteure e. V., siehe auch VKS
ADR	Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen v. 1919
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
a. E.	am Ende
a. F.	alte Fassung
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
AGNB	Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen
AHB	Allgemeine Haftpflichtversicherungsbedingungen
Alt.	Alternative
a. M.	anderer Meinung
Anh.	Anhang
Anm.	Anmerkung
AnwBl.	Anwaltsblatt (deutsch wie österreichisch)
AÖSp	Allgemeine Österreichische Spediteurbedingungen
ARD	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße v. 30. 9. 1957
Arg., arg.	Argumentum, argumentum aus …
Art.	Artikel
ATP	Übereinkommen über Internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind, vom 1. 9. 1970
Auff.	Auffassung
Aufl.	Auflage
AVB	Allgemeine Versicherungsbedingungen
AWD	Außenwirtschaftsdienst des Betriebs-Berater (Jg. 4/1958–Jg. 20/1974, vorher und danach: Recht der Internationalen Wirtschaft, RIW)
BAG	Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, ab dem 1. 1. 1994: Bundesamt für Güterverkehr
BAnz.	Bundesanzeiger

BAV	Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen
BB	Betriebs-Berater (Jg. 1/1946 ff.)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch v. 18. 8. 1896 (RGBl., S. 195)
BGBl.	Bundesgesetzblatt (deutsch wie österreichisch)
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BinGüBefG	Binnengüterbeförderungsgesetz (österreichisch) (BGBl. 1990, S. 459)
BKartA	Bundeskartellamt
Bl.	Blatt
BZG	Bundeszentralgenossenschaft Straßenverkehr e. G.
bzw.	beziehungsweise
CCI	Internationale Handelskammer
c. i. c.	culpa in contrahendo
CIM	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (siehe COTIF/ER CIM)
CMNI	Budapester Übereinkommen betr. den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
CMR	(Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route) Übereinkommen v. 19. 5. 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (BGBl. 1961 II, S. 1120)
C.O.D.	Nachnahmeklausel *cash on delivery*
COTIF/ER CIM	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr v. 9. 5. 1980 / einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) (BGBl. 1985 II, S. 130)
DB	Der Betrieb
DH	Oberster Gerichtshof Dänemark
DIHT	Deutscher Industrie- und Handelstag
DKS	Deutsche Kraftwagenspedition GmbH, siehe auch VKS
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
EBJ	Ebenroth/Boujong/Joost, Handelsgesetzbuch
ECE	Economic Commission for Europe, Wirtschaftsausschuss der UN für Europa
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
Einl.	Einleitung
EKHG	Eisenbahn- und Kraftfahrhaftpflichtgesetz (österreichisch) (BGBl. 1959, S. 48)
ERA	Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive
Erl.	Erläuterung
ETR	Europäisches Transportrecht

EuGÜb	siehe EuGVÜ
EuGVÜ	Europäisches Übereinkommen v. 27. 9. 1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (BGBl. 1972 II, S. 773)
EUSt	Einfuhrumsatzsteuer
EvBl.	Evidenzblatt der Rechtsmittelentscheidungen in: Österreichische Juristen-Zeitung
EVO	Eisenbahn-Verkehrsordnung
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FBL	FIATA Bill of Lading
FCR	Forwarders Certificate of Receipt (Spediteur-Übernahmebescheinigung)
f., ff.	folgende
FH	Oberster Gerichtshof (Finnland)
Fn.	Fußnote
FTC	Forwarders Certificate of Transport (Spediteurtransportbescheinigung)
GBefG	Güterbeförderungsgesetz (österreichisch) (BGBl. 1952, S. 63)
GFG	Gesetz über den Güterfernverkehr
GFT	Güterfernverkehrstarif
ggf.	gegebenenfalls
GGG	Gefahrgutgesetz
GGVE	Gefahrgutverordnung – Eisenbahn
GGVS	Gefahrgutverordnung – Straße
GGVSEB	Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern
GGVSee	Gefahrgutverordnung – Seeschifffahrt
GoA	Geschäftsführung ohne Auftrag
Großkomm.	Großkommentar zum HGB
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
GüKUMB	Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfern- und Güternahverkehr
GüKUMT	Güterkraftverkehrstarif für den Umzugsverkehr und die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfern- und Güternahverkehr
HGB	Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897 (RGBl. S. 219)
h. M.	herrschende Meinung

ICC	Internationale Handelskammer
i.d.R.	in der Regel
INCOTERMS	International Commercial Terms of the International Chamber of Commerce (Handelsklauseln)
IPRG	Bundesgesetz über das internationale Privatrecht (österreichisch) (BGBl. 1978, S. 304)
i.R.d.	im Rahmen des/der
IRU	International Road Transport Union
i.S.d.	im Sinne des/der
i.V.m.	in Verbindung mit
IWF	Internationaler Währungsfonds
JBl.	Juristische Blätter (österreichisch)
JFT	Juridiska Föreningens Tidskrift (Finnland)
JN	Jurisdiktionsnorm
KFG	Kraftfahrgesetz, 1967 (österreichisch) (BGBl. 1967, S. 267; 1990, S. 720)
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kammergericht
kg	Kilogramm
KSG	Kundenschutzgesetz (österreichisch)
KVO	Kraftverkehrsordnung
LG	Landgericht
lit.	Buchstabe
Lkw	Lastkraftwagen
LM	Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs, hrsg. v. Lindenmaier, Möhring u.a. (Losebl.-Slg.; 1951 ff.)
LMTV	deutsche Lebensmitteltransportmittel-Verordnung vom 13. 4. 1987
LS	Leitsatz
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht (1.1947)
MTO/CTO	Multimodal-(Combined-)Transport-Operator
MÜ	Montrealer Übereinkommen
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NH	Oberster Gerichtshof Norwegen
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv (Schweden)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	NJW-Rechtsprechungs-Report Zivilrecht
NSAB	Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser
OGH	Oberster Gerichtshof (österreichisch)
ÖJZ	Österreichische Juristen-Zeitung

OLG	Oberlandesgericht
OLGZ	Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen einschließlich der freiwilligen Gerichtsbarkeit (1965 ff.)
ÖStGT	Österreichischer Straßen-Gütertarif
PKH	Prozesskostenhilfe
P.O.D.	Nachnahmeklausel *pay on delivery*
p.V.V.	positive Vertragsverletzung
RBerG	Rechtsberatungsgesetz
Rdn.	Randnummer
RDU	Revue de droit uniforme (Uniform Law Review)
RdW	Österreichisches Recht der Wirtschaft
RG	Reichsgericht
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RICO	Anlage III ER/CIM 1980: Ordnung für internationale Eisenbahnbeförderung von Containern
RIEx	Anlage IV ER/CIM 1980: Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut
RIP	Anlage II ER/CIM 1980: Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung Privatwagen
RIW	Recht der Internationalen Wirtschaft
RKB	Reichskraftwagen-Betriebsverband
RVS	Rollfuhr-Versicherungs-Schein (österreichisch)
RZ	Österreichische Richterzeitung
S.	Seite
SÄG	Seerechtsänderungsgesetz
SGKV	Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V.
SH	Oberster Gerichtshof (Schweden)
s.o.	siehe oben
sog.	so genannt
SøHa	See- und Handelsgericht (Dänemark)
SOU	Statens Offentliga Utredningar (Schweden)
str.	strittig
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SVG	Straßenverkehrsgenossenschaft
SVS	Speditions-Versicherungs-Schein (österreichisch)
SVS/RVS	Speditions- und Rollfuhrversicherungsschein (deutsch)
SZ	Entscheidungen des österreichischen Obersten Gerichtshofes in Zivil- (und Justizverwaltungs-)sachen, veröffentlicht von seinen Mitgliedern

SZR	Sonderziehungsrecht
TranspR	Transportrecht, Zeitschrift für das gesamte Recht der Güterbeförderung, der Spedition, der Versicherungen des Transports, der Personenbeförderung, der Reiseveranstaltung
TIR	Zollbegleitschein für grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr
TRG	Transportrechtsreformgesetz
Übk.	Übereinkommen
UfR	Ugeskrift for Retsvæsen (Dänemark)
UGB	Unternehmensgesetzbuch (vor dem 1. 1. 2007 Handelsgesetzbuch) in Österreich
UNCTAD	Welthandelskonferenz 1979/80
unzutr.	unzutreffend
UStG	Umsatzsteuergesetz
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz
VerBAV	Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamts für das Versicherungswesen
Verkehr	Internationale Fachzeitung für Verkehrswirtschaft
VersR	Versicherungsrecht
VersVG	Versicherungsvertragsgesetz (österreichisch) (BGBl. 1959, S. 2)
vgl.	vergleiche
VKS	Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure e. G., Fusion von Adekra und DKS
VL	Vestre Landsret (Oberlandesgericht) Dänemark
VO	Verordnung
VP	Die Versicherungs-Praxis (Feuerschutz)
VRS	Verkehrsrechtssammlung
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag
VW	Versicherungswirtschaft
WA	Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr
WBl	Wirtschaftliche Blätter
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WM	Wertpapier-Mitteilungen
z. B.	zum Beispiel
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
Ziff.	Ziffer
ZÖR	Zeitschrift für öffentliches Recht
ZPO	Zivilprozessordnung v. 30. 1. 1877 (RGBl., S. 83)
ZVR	Zeitschrift für Verkehrsrecht

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)

Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)

PREAMBLE

THE CONTRACTING PARTIES, HAVING RECOGNIZED the desirability of standardizing 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 carrier's liability,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

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 concerné les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

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:

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

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

Kapitel I
Geltungsbereich

Artikel 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

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 organizations.

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

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 remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont definis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en daté du 19 septembre 1949.

3. La présente Convention s'applique mÞme 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'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention,

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. 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 Überein-

their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

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

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.

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 par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du 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 routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eut été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier

kommens 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.

Artikel 2

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. Soweit jedoch 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 zwi-

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 seperate persons.

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 mÞme 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.

schen 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. 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.

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.

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.

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.

Chapter III
Conclusion and performance of the contract of carriage

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment

Chapitre III
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 4

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 5

1. La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant Þtre imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.

2. Lorsque la marchandise à transportér doit Þtre chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit

Kapitel III
Abschluß und Ausführung des Beförderungsvertrages

Artikel 4

Der Beförderungsvertrag wird in einem Frachtbrief festgehalten. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages, der den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen bleibt.

Artikel 5

1. Der Frachtbrief wird in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet werden. Die Unterschriften können gedruckt oder durch den Stempel des Absenders oder des Frachtführers ersetzt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtbrief ausgestellt wird, zulässig ist. Die erste Ausfertigung erhält der Absender, die zweite begleitet das Gut, die dritte behält der Frachtführer.

2. Ist das zu befördernde Gut auf mehrere Fahrzeuge zu verladen oder handelt es sich um verschiedenartige oder um in verschiedene Posten aufgeteilte Güter, können sowohl der Absender als auch der Frachtführer ver-

note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:

(a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;

(b) The name and address of the sender;

(c) The name and address of the carrier;

(d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;

(e) The name and address of the consignee;

(f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;

(g) The number of packages and their special marks and numbers;

(h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;

(i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incur-

d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit Þtre utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises.

Article 6

1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:

(a) Le lieu et la daté de son établissement;

(b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;

(c) Le nom et l'adresse du transporteur;

(d) Le lieu et la daté de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison;

(e) Le nom et l'adresse du destinataire;

(f) La dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue;

(g) Le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros;

(h) Le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise;

(i) Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir

langen, daß so viele Frachtbriefe ausgestellt werden, als Fahrzeuge zu verwenden oder Güterarten oder -posten vorhanden sind.

Artikel 6

1. Der Frachtbrief muß folgende Angaben enthalten:

(a) Ort und Tag der Ausstellung;

(b) Name und Anschrift des Absenders;

(c) Name und Anschrift des Frachtführers;

(d) Stelle und Tag der Übernahme des Gutes sowie die für die Ablieferung vorgesehene Stelle;

(e) Name und Anschrift des Empfängers;

(f) die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre allgemein anerkannte Bezeichnung;

(g) Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke;

(h) Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;

(i) die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und andere Kosten, die vom Vertragsab-

red from the making of the contract to the time of delivery);

(j) The requisite instructions for Customs and other formalities;

(k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.

2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:

(a) A statement that trans-shipment is not allowed;

(b) The charges which the sender undertakes to pay;

(c) The amount of "cash on delivery" charges;

(d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;

(e) The sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;

(f) The agreed time-limit within which the carriage is to be carried out;

(g) A list of the documents handed to the carrier.

de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison);

(j) Les instructions requises pour les formalités de douane et autres;

(k) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.

2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:

(a) L'interdiction de transbordement;

(b) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge;

(c) Le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;

(d) La valeur déclarée de la marchandise et la somme representant l'intérÞt spécial à la livraison;

(e) Les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerné l'assurance de la marchandise;

(f) Le délai convenu dans lequel le transport doit Þtre effectué;

(g) La liste des documents remis au transporteur.

schluß bis zur Ablieferung anfallen);

(j) Weisungen für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung;

(k) die Angabe, daß die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterliegt.

2. Zutreffendenfalls muß der Frachtbrief ferner folgende Angaben enthalten:

(a) das Verbot umzuladen;

(b) die Kosten, die der Absender übernimmt;

(c) den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;

(d) die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung;

(e) Weisungen des Absenders an den Frachtführer über die Versicherung des Gutes;

(f) die vereinbarte Frist, in der die Beförderung beendet sein muß;

(g) ein Verzeichnis der dem Frachtführer übergebenen Urkunden.

3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Article 7

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:

(a) The particulars specified in article 6, paragraph 1 (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);

(b) The particulars specified in article 6, paragraph 2;

(c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 7

1. L'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance:

(a) Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1, b, d, e, f, g, h et j;

(b) Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 2;

(c) De toutes autres indications ou instructions qu'il donné pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y Þtre reportées.

2. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la lettre de voiture les mentions visées au paragraphe 1 du présent article, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, paragraphe 1, k, le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

3. Die Parteien dürfen in den Frachtbrief noch andere Angaben eintragen, die sie für zweckmäßig halten.

Artikel 7

1. Der Absender haftet für alle Kosten und Schäden, die dem Frachtführer dadurch entstehen, daß folgende Angaben unrichtig oder unvollständig sind:

(a) die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b, d, e, f, g, h und j bezeichneten Angaben;

(b) die in Artikel 6 Absatz 2 bezeichneten Angaben;

(c) alle anderen Angaben oder Weisungen des Absenders für die Ausstellung des Frachtbriefes oder zum Zwecke der Eintragung in diesen.

2. Trägt der Frachtführer auf Verlangen des Absenders die in Absatz 1 bezeichneten Angaben in den Frachtbrief ein, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Frachtführer hierbei im Namen des Absenders gehandelt hat.

3. Enthält der Frachtbrief die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe k bezeichnete Angabe nicht, so haftet der Frachtführer für alle Kosten und Schäden, die dem über das Gut Verfügungsberechtigten infolge dieser Unterlassung entstehen.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

(a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and

(b) The apparent condition of the goods and their packaging.

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 8

1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier:

(a) L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros;

(b) L'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1, a, du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent Þtre motivées. Il doit de mÞme motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.

3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Artikel 8

1. Der Frachtführer ist verpflichtet, bei der Übernahme des Gutes zu überprüfen

(a) die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke und über ihre Zeichen und Nummern;

(b) den äußeren Zustand des Gutes und seiner Verpackung.

2. Stehen dem Frachtführer keine angemessenen Mittel zur Verfügung, um die Richtigkeit der in Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Angaben zu überprüfen, so trägt er im Frachtbrief Vorbehalte ein, die zu begründen sind. Desgleichen hat er Vorbehalte zu begründen, die er hinsichtlich des äußeren Zustandes des Gutes und seiner Verpackung macht. Die Vorbehalte sind für den Absender nicht verbindlich, es sei denn, daß er sie im Frachtbrief ausdrücklich anerkannt hat.

3. Der Absender kann vom Frachtführer verlangen, daß dieser das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes überprüft. Er kann auch verlangen, daß der Frachtführer den Inhalt der Frachtstücke überprüft. Der Frachtführer hat Anspruch auf Ersatz der Kosten der Überprüfung. Das Ergebnis der Überprüfung ist in den Frachtbrief einzutragen.

Article 9

1. The consignment note shall be *prima facie* evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be comple-

Article 9

1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis ainsi que leurs marques et numéros étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

Article 10

L'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité etant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 11

1. En vue de l'accomplissement des formilités de douane et autres à remplir avant la

Artikel 9

1. Der Frachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluß und Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer.

2. Sofern der Frachtbrief keine mit Gründen versehenen Vorbehalte des Frachtführers aufweist, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer äußerlich in gutem Zustande waren und daß die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmten.

Artikel 10

Der Absender haftet dem Frachtführer für alle durch mangelhafte Verpackung des Gutes verursachten Schäden an Personen, am Betriebsmaterial und an anderen Gütern sowie für alle durch mangelhafte Verpackung verursachten Kosten, es sei denn, daß der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei der Übernahme des Gutes bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat.

Artikel 11

1. Der Absender hat dem Frachtbrief die Urkunden beizugeben, die für die vor der

ted before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the conséquences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than

livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents necessaires et lui fournir tous renseignements voulus.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

3. Le transporteur est responsable au mème titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains; toutefois, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrÞter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire diffé-

Ablieferung des Gutes zu erledigende Zoll- oder sonstige amtliche Behandlung notwendig sind, oder diese Urkunden dem Frachtführer zur Verfügung zu stellen und diesem alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

2. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind. Der Absender haftet dem Frachtführer für alle aus dem Fehlen, der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden und Angaben entstehenden Schäden, es sei denn, daß den Frachtführer ein Verschulden trifft.

3. Der Frachtführer haftet wie ein Kommissionär für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief bezeichneten und diesem beigegebenen oder dem Frachtführer ausgehändigten Urkunden; er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

Artikel 12

1. Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, daß der Frachtführer das Gut nicht weiterbefördert, den für die Ablieferung vorgesehenen Ort ändert oder das Gut einem an-

the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

(a) That the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;

rent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

2. Ce droit s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que celui-ci fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.

3. Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur cette lettre.

4. Si, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

5. L'exercise du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes:

(a) L'expéditeur ou, dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent Þtre inscrites les nouvelles instructions données au transporteurs, et dedommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions;

deren als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abliefert.

2. Dieses Recht erlischt, sobald die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes dem Empfänger übergeben ist oder dieser sein Recht nach Artikel 13 Absatz 1 geltend macht. Von diesem Zeitpunkt an hat der Frachtführer den Weisungen des Empfängers nachzukommen.

3. 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.

4. Hat der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechtes die Ablieferung des Gutes an einen Dritten angeordnet, so ist dieser nicht berechtigt, seinerseits andere Empfänger zu bestimmen.

5. Die Ausübung des Verfügungsrechtes unterliegt folgenden Bestimmungen:

(a) der Absender oder in dem in Absatz 3 bezeichneten Falle der Empfänger hat, wenn er sein Verfügungsrecht ausüben will, die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorzuweisen, worin die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen eingetragen sein müssen, und dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;

(b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;

(c) That the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods

(b) Cette exécution doit Þtre possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois;

(c) Les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

6. Lorsque, en raison des dispositions prévues au paragraphe 5, b, du présent article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.

7. Le transporteur qui n'aura pas éxecuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.

Article 13

1. Après l'arriveé de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandi-

(b) die Ausführung der Weisungen muß zu dem Zeitpunkt, in dem sie die Person erreichen, die sie ausführen soll, möglich sein und darf weder den gewöhnlichen Betrieb des Unternehmens des Frachtführers hemmen noch die Absender oder Empfänger anderer Sendungen schädigen;

(c) die Weisungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

6. Kann der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen des Absatzes 5 Buchstabe b die erhaltenen Weisungen nicht durchführen, so hat er unverzüglich denjenigen zu benachrichtigen, der die Weisungen erteilt hat.

7. Ein Frachtführer, der Weisungen nicht ausführt, die ihm unter Beachtung der Bestimmungen dieses Artikels erteilt worden sind, oder der solche Weisungen ausführt, ohne die Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefes verlangt zu haben, haftet dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden.

Artikel 13

1. Nach Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer zu verlangen, daß ihm gegen Empfangsbestätigung die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes übergeben und das Gut abgeliefert

have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consigment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 14

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the

se est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui resultent du contrat de transport.

2. Le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe 1 du présent article est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire.

Article 14

1. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12.

2. Toutefois, si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12, il prend les me-

wird. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 19 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger die Rechte aus dem Beförderungsvertrage im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen.

2. Der Empfänger, der die ihm nach Absatz 1 zustehenden Rechte geltend macht, hat den Gesamtbetrag der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Kosten zu zahlen. Bei Streitigkeiten hierüber ist der Frachtführer zur Ablieferung des Gutes nur verpflichtet, wenn ihm der Empfänger Sicherheit leistet.

Artikel 14

1. Wenn aus irgendeinem Grunde vor Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Erfüllung des Vertrages zu den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen unmöglich ist oder unmöglich wird, hat der Frachtführer Weisungen des nach Artikel 12 über das Gut Verfügungsberechtigten einzuholen.

2. Gestatten die Umstände jedoch eine von den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen abweichende Ausführung der Beförderung und konnte der Frachtführer Weisungen des nach Artikel 12 über das Gut Verfügungsberechtigten innerhalb angemessener Zeit nicht erhalten, so hat er die Maßnahmen

provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and

sures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérÞt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise.

Article 15

1. Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente des empÞchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur. Si le destinataire refusé la marchandise, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture.

2. MÞme s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur.

3. Si l'empÞchement à la livraison se présente après que, conformément au droit qu'il détient en vertu de l'article 12, paragraphe 3, le destinataire a donné l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne, le destinataire est substitué à l'expéditeur, et cette autre personne au destinataire, pour l'application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

Article 16

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande

zu ergreifen, die ihm im Interesse des über das Gut Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen.

Artikel 15

1. Treten nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort Ablieferungshindernisse ein, so hat der Frachtführer Weisungen des Absenders einzuholen. Wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, ist der Absender berechtigt, über das Gut zu verfügen, ohne die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorweisen zu müssen.

2. Der Empfänger kann, auch wenn er die Annahme des Gutes verweigert hat, dessen Ablieferung noch so lange verlangen, als der Frachtführer keine dem widersprechenden Weisungen des Absenders erhalten hat.

3. Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Befugnisse nach Artikel 12 Absatz 3 Anweisung erteilt hat, das Gut an einen Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung der Absätze 1 und 2 dieses Artikels der Empfänger die Stelle des Absenders und der Dritte die des Empfängers ein.

Artikel 16

1. Der Frachtführer hat Anspruch auf Erstattung der Kosten, die ihm dadurch entste-

any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

d'instructions, ou qu'entraîne pour lui l'exécution des instructions reçues, à moins que ces frais ne soient la consequence de sa faute.

2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est répute terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.

3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement Þtre exigeçe.

hen, daß er Weisungen einholt oder ausführt, es sei denn, daß er diese Kosten verschuldet hat.

2. In den in Artikel 14 Absatz 1 und in Artikel 15 bezeichneten Fällen kann der Frachtführer das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen; nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet. Der Frachtführer hat sodann das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren. Er kann es jedoch auch einem Dritten anvertrauen und haftet dann nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Das Gut bleibt mit den aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüchen sowie mit allen anderen Kosten belastet.

3. Der Frachtführer kann, ohne Weisungen des Verfügungsberechtigten abzuwarten, den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn es sich um verderbliche Waren handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die Kosten der Verwahrung in keinem Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Er kann auch in anderen Fällen den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist gegenteilige Weisungen des Verfügungsberechtigten, deren Ausführung ihm billigerweise zugemutet werden kann, nicht erhält.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

4. Si la marchandise a été vendue en application du présent article, le produit de la vente doit Þtre mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à la difference.

5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.

4. Wird das Gut auf Grund der Bestimmungen dieses Artikels verkauft, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Wenn diese Kosten höher sind als der Erlös, kann der Frachtführer den Unterschied beanspruchen.

5. Art und Weise des Verkaufes bestimmen sich nach den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet.

Chapter IV
Liability of the carrier

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier

Chapitre IV
Responsabilité du transporteur

Article 17

1. Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour causé une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Kapitel IV
Haftung des Frachtführers

Artikel 17

1. Der Frachtführer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes, sofern der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt, sowie für Überschreitung der Lieferfrist.

2. Der Frachtführer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden

could not avoid and the conséquences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

(a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;

(b) The lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

(c) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;

3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défectuosités du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

4. Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulté des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux:

(a) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;

(b) Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

(c) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;

ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

3. Um sich von seiner Haftung zu befreien, kann sich der Frachtführer weder auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges noch gegebenenfalls auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters berufen.

4. Der Frachtführer ist vorbehaltlich des Artikels 18 Absatz 2 bis 5 von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus den mit einzelnen oder mehreren Umständen der folgenden Art verbundenen besonderen Gefahren entstanden ist:

(a) Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen, wenn diese Verwendung ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist;

(b) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

(c) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;

(d) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;

(e) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;

(f) The carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, para-

(d) Nature de certaines marchandises exposées, par des causés inhérentes à cette nature mÞme, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;

(e) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis;

(f) Transport d'animaux vivants.

5. Si, en vertu du présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.

Artikle 18

1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour causé un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17,

(d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren, ausgesetzt sind;

(e) ungenügende oder unzulängliche Bezeichnung oder Numerierung der Frachtstücke;

(f) Beförderung von lebenden Tieren.

5. Haftet der Frachtführer auf Grund dieses Artikels für einzelne Umstände, die einen Schaden verursacht haben, nicht, so haftet er nur in dem Umfange, in dem die Umstände, für die er auf Grund dieses Artikels haftet, zu dem Schaden beigetragen haben.

Artikel 18

1. Der Beweis, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch einen der in Artikel 17 Absatz 2 bezeichneten Umstände verursacht worden ist, obliegt dem Frachtführer.

2. Wenn der Frachtführer darlegt, daß nach den Umständen des Falles der Verlust oder die Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 17 Absatz 4 bezeich-

graph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the cirumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulté. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour causé totale ou partielle.

3. La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4, a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

4. Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, d, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerné le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements, et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui Þtre données.

5. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, f, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui Þtre données.

neten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch beweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

3. Diese Vermutung gilt im Falle des Artikels 17 Absatz 4 Buchstabe a nicht bei außergewöhnlich großem Abgang oder bei Verlust von ganzen Frachtstücken.

4. Bei Beförderung mit einem Fahrzeug, das mit besonderen Einrichtungen zum Schutze des Gutes gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen oder Luftfeuchtigkeit versehen ist, kann sich der Frachtführer auf Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe d nur berufen, wenn er beweist, daß er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung der besonderen Einrichtungen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

5. Der Frachtführer kann sich auf Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe f nur berufen, wenn er beweist, daß er alle ihm nach den Umständen üblicherweise obliegenden Maßnahmen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit, or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, of there ist no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

Article 19

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.

Article 20

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à Þtre avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'annee qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

Artikel 19

Eine Überschreitung der Lieferfrist liegt 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.

Artikel 20

1. Der Verfügungsberechtigte kann das Gut, ohne weitere Beweise erbringen zu müssen, als verloren betrachten, wenn es nicht binnen dreißig Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, nicht binnen sechzig Tagen nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer abgeliefert worden ist.

2. Der Verfügungsberechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, daß er sofort benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Dieses Verlangen ist ihm schriftlich zu bestätigen.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and, where applicable, article 26.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled do deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26.

4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.

Article 21

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement qui aurait du Þtre perçu par le transporteur en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

3. Der Verfügungsberechtigte kann binnen dreißig Tagen nach Empfang einer solchen Benachrichtigung fordern, daß ihm das Gut gegen Befriedigung der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüche und gegen Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird; seine Ansprüche auf Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 23 und gegebenenfalls nach Artikel 26 bleiben vorbehalten.

4. Wird das in Absatz 2 bezeichnete Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in Absatz 3 bestimmten Frist von dreißig Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Frachtführer über das Gut nach dem Recht des Ortes verfügen, an dem es sich befindet.

Artikel 21

Wird das Gut dem Empfänger ohne Einziehung der nach dem Beförderungsvertrag vom Frachtführer einzuziehenden Nachnahme abgeliefert, so hat der Frachtführer, vorbehaltlich seines Rückgriffsrechtes gegen den Empfänger, dem Absender bis zur Höhe des Nachnahmebetrages Schadenersatz zu leisten.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

Article 22

1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indiqué éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture , il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentaint le transport des dites marchandises.

2. Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues au pragraphe 1 du présent article peuvent à tout moment et en tout lieu Þtre déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.

Article 23

1. Qaund, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.

Artikel 22

1. Der Absender hat den Frachtführer, wenn er ihm gefährliche Güter übergibt, auf die genaue Art der Gefahr aufmerksam zu machen und ihm gegebenenfalls die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen anzugeben. Ist diese Mitteilung im Frachtbrief nicht eingetragen worden, so obliegt es dem Absender oder dem Empfänger, mit anderen Mitteln zu beweisen, daß der Frachtführer die genaue Art der mit der Beförderung der Güter verbundenen Gefahren gekannt hat.

2. Gefährliche Güter, deren Gefährlichkeit der Frachtführer nicht im Sinne des Absatzes 1 gekannt hat, kann der Frachtführer jederzeit und überall ohne Schadenersatzpflicht ausladen, vernichten oder unschädlich machen; der Absender haftet darüber hinaus für alle durch die Übergabe dieser Güter zur Beförderung oder durch die Beförderung entstehenden Kosten und Schäden.

Artikel 23

1. Hat der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so wird die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

2. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marche ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

2. Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Börsenpreis, mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit.

3. Compensation shall not, however, exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short.

3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 8,33 unités de compte par kilogramme du poids brut manquant.

3. Die Entschädigung darf jedoch 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen.

Altfassung des Abs. 3; vgl. dazu Art. 1 CMR Rdn. 6 und Art. 23 CMR Rdn. 14 ff.

3. *Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.*

3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0.900.

3. Die Entschädigung darf jedoch 25 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen. Unter Franken ist der Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt zu verstehen.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.

4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.

4. Außerdem sind – ohne weiteren Schadenersatz – Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des Gutes entstandene Kosten zurückzuerstatten, und zwar im Falle des gänzlichen Verlustes in voller Höhe, im Falle des teilweisen Verlustes anteilig.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

5. Wenn die Lieferfrist überschritten ist und der Verfügungsberechtigte beweist, daß daraus ein Schaden entstanden ist, hat der Frachtführer dafür eine Entschädigung nur bis zur Höhe der Fracht zu leisten.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

7. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount mentioned in paragraph 3 of this article shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

8. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 7 of this article may, at the time of ratification of or

6. Des indemnités plus élevées ne peuvent Þtre réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérÞt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26.

7. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spécial tel que defini par le Fonds monétaire international. Le montant visé au paragraphe 3 du présent article est converti dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la daté du jugement ou à la daté adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie national d'un Etat qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la daté en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

8. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 7 du présent article peut, au moment de la ratification du Proto-

6. Höhere Entschädigungen können nur dann beansprucht werden, wenn der Wert des Gutes oder ein besonderes Interesse an der Lieferung nach den Artikeln 24 und 26 angegeben worden ist.

7. Die in diesem Übereinkommen genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der in Absatz 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. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Staat bestimmte Weise errechnet.

8. Dessenungeachtet kann ein Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung des Absatzes 7 nicht zuläßt, bei der Ratifikation des Protokolls zur CMR oder dem

accession to the Protocol to the CMR or at any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in paragraph 3 of this article to be applied in its territory shall be 25 monetary units. The monetary unit referred to in this paragraph corresponds to 10/31 gram of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

cole à la CMR ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment ultérieur, déclarer que la limite de la responsablilité prévue au paragraphe 3 du présent article et applicable sur son territoire est fixée à 25 unités monétaires. L'unité monétaire dont il est question dans le présent paragraphe correspond à 10/31 de gramme d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale du montant indiqué dans le présent paragraphe s'effectue conformément à la législation de l'Etat concerné.

Beitritt zu jenem Protokoll oder jederzeit danach erklären, daß sich der in seinem Hoheitsgebiet geltende Haftungshöchstbetrag des Absatzes 3 auf 25 Werteinheiten beläuft. Die in diesem Absatz genannte Werteinheit entspricht 10/31 Gramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Die Umrechnung des Betrags nach diesem Absatz in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

9. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 7 of this article and the conversion mentioned in paragraph 8 of this article shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amount in paragraph 3 of this article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the manner of calculation pursuant to paragraph 7 of this article or the result of the conversion in paragraph 8 of this article as the case may be, when depositing an instrument referred to in article 3 of the Protocol to the CMR and whenever there is a change in either.

9. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 7, et la conversion mentionnée au paragraphe 8, du présent article doivent Þtre faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat la mÞme valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte au paragraphe 3 du présent article. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 3 du Protocole à la CMR et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats communiquent au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur méthode de calcul conformément au paragraphe 7, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 8, du présent article, selon le cas.

9. Die in Absatz 7 letzter Satz genannte Berechnung und die in Absatz 8 genannte Umrechnung erfolgen in der Weise, daß der Betrag nach Absatz 3, in der Landeswährung des Staates ausgedrückt, soweit wie möglich dem dort in Rechnungseinheiten ausgedrückten tatsächlichen Wert entspricht. Die Staaten teilen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen die Art der Berechnung nach Absatz 7 oder das Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 8 bei der Hinterlegung einer der in Artikel 3 des Protokolls zur CMR genannten Urkunden sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed:

(a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;

(b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of

Article 24

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce case, le montant déclaré se substitué à cette limite.

Article 25

1. En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphes 1, 2 et 4.

2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

(a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

(b) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 26

1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant

Artikel 24

Der Absender kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlages zur Fracht einen Wert des Gutes im Frachtbrief angeben, der den in Artikel 23 Absatz 3 bestimmten Höchstbetrag übersteigt; in diesem Fall tritt der angegebene Betrag an die Stelle des Höchstbetrages.

Artikel 25

1. Bei Beschädigung hat der Frachtführer den Betrag der Wertverminderung zu zahlen, die unter Zugrundelegung des nach Artikel 23 Absatz 1, 2 und 4 festgestellten Wertes des Gutes berechnet wird.

2. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen,

(a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre;

(b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

Artikel 26

1. Der Absender kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlages zur Fracht für den Fall des Verlustes oder der Beschädi-

loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage

d'un intérÞt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

2. S'il y a eu déclaration d'intérÞt spécial à la livraison, il peut Þtre réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérÞt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

Article 27

1. L'ayant droit peut demander les intérÞts de l'indemnité. Ces intérÞts, calcules à raison de 5 pour 100 l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité.

Article 28

1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours

gung und für den Fall der Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist durch Eintragung in den Frachtbrief den Betrag eines besonderen Interesses an der Lieferung festlegen.

2. Ist ein besonderes Interesse an der Lieferung angegeben worden, so kann unabhängig von der Entschädigung nach den Artikeln 23, 24 und 25 der Ersatz des weiteren bewiesenen Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden.

Artikel 27

1. Der Verfügungsberechtigte kann auf die ihm gewährte Entschädigung Zinsen in Höhe von 5 v.H. jährlich verlangen. Die Zinsen laufen von dem Tage der schriftlichen Reklamation gegenüber dem Frachtführer oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

2. Wird die Entschädigung auf Grund von Rechnungsgrößen ermittelt, die nicht in der Währung des Landes ausgedrückt sind, in dem die Zahlung beansprucht wird, so ist die Umrechnung nach dem Tageskurs am Zahlungsort der Entschädigung vorzunehmen.

Artikel 28

1. Können Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist, die bei ei-

riage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

d'un transport soumis à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extracontractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

2. Lorsque la responsabilité extracontractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3 est mise en causé, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

Article 29

1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la jurisdiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

ner diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingetreten sind, nach dem anzuwendenen Recht zur Erhebung außervertraglicher Ansprüche führen, so kann sich der Frachtführer demgegenüber auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.

2. Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist gegen eine der Personen erhoben, für die der Frachtführer nach Artikel 3 haftet, so kann sich auch diese Person auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die die Haftung des Frachtführers ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.

Artikel 29

1. Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht.

The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting whithin the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

2. Il en est de mÞme si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerné leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1.

2. Das gleiche gilt, wenn Bediensteten des Frachtführers oder sonstigen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, Vorsatz oder ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden zur Last fällt, wenn diese Bediensteten oder sonstigen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. In solchen Fällen können sich auch die Bediensteten oder sonstigen Personen hinsichtlich ihrer persönlichen Haftung nicht auf die in Absatz 1 bezeichneten Bestimmungen dieses Kapitels berufen.

Chapter V
Claims and actions

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not appa-

Chapitre V
Reclamations et actions

Article 30

1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent Þtre

Kapitel V
Reklamationen und Klagen

Artikel 30

1. Nimmt der Empfänger das Gut an, ohne dessen Zustand gemeinsam mit dem Frachtführer zu überprüfen und ohne unter Angaben allgemeiner Art über den Verlust oder die Beschädigung an den Frachtführer Vorbehalte zu richten, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Empfänger das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat; die Vorbehalte müssen, wenn es sich um äußerlich erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens bei der Ablieferung des Gutes oder, wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens

rent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility

faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut Þtre faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

3. Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de 21 jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

4. La daté de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article.

5. Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités rai-

binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Ablieferung gemacht werden. Die Vorbehalte müssen schriftlich gemacht werden, wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt.

2. Haben Empfänger und Frachtführer den Zustand des Gutes gemeinsam überprüft, so ist der Gegenbeweis gegen das Ergebnis der Überprüfung nur zulässig, wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt und der Empfänger binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Überprüfung an den Frachtführer schriftliche Vorbehalte gerichtet hat.

3. Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist kann nur gefordert werden, wenn binnen einundzwanzig Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, an den Frachtführer ein schriftlicher Vorbehalt gerichtet wird.

4. Bei der Berechnung der in diesem Artikel bestimmten Fristen wird jeweils der Tag der Ablieferung, der Tag der Überprüfung oder der Tag, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, nicht mitgerechnet.

5. Frachtführer und Empfänger haben sich gegenseitig jede angemessene Erleichterung

for making the requisite investigations and checks.

Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory:

(a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgement has been entered by such an court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of

sonnables pour les constatations et vérifications utiles.

Article 31

1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel:

(a) Le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiare de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou

(b) Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé,

et ne peut saisir que ces juridictions.

2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononce par une telle juridiction, il ne peut Þtre intenté aucune nouvelle action pour la mÞme cause entre les mÞmes parties à moins que la dé-

für alle erforderlichen Feststellungen und Überprüfungen zu gewähren.

Artikel 31

1. Wegen aller Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung kann der Kläger, außer durch Vereinbarung der Parteien bestimmte Gerichte von Vertragstaaten, die Gerichte eines Staates anrufen, auf dessen Gebiet

(a) der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, oder

(b) der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.

Andere Gerichte können nicht angerufen werden.

2. Ist ein Verfahren bei einem nach Absatz 1 zuständigen Gericht wegen einer Streitigkeit im Sinne des genannten Absatzes anhängig oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, daß die

the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

cision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'Þtre exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune revision de l'affaire.

4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires, mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont executoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérÞts qui seraient prononcés en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

5. Il ne peut Þtre exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.

3. Ist in einer Streitsache im Sinne des Absatzes 1 ein Urteil eines Gerichtes eines Vertragstaates in diesem Staat vollstreckbar geworden, so wird es auch in allen anderen Vertragstaaten vollstreckbar, sobald die in dem jeweils in Betracht kommenden Staat hierfür vorgeschriebenen Formerfordernisse erfüllt sind. Diese Formerfordernisse dürfen zu keiner sachlichen Nachprüfung führen.

4. Die Bestimmungen des Absatzes 3 gelten für Urteile im kontradiktorischen Verfahren, für Versäumnisurteile und für gerichtliche Vergleiche, jedoch nicht für nur vorläufig vollstreckbare Urteile sowie nicht für Verurteilungen, durch die dem Kläger bei vollständiger oder teilweiser Abweisung der Klage neben den Verfahrenskosten Schadenersatz und Zinsen auferlegt werden.

5. Angehörige der Vertragstaaten, die ihren Wohnsitz oder eine Niederlassung in einem dieser Staaten haben, sind nicht verpflichtet, Sicherheit für die Kosten eines gerichtlichen Verfahrens zu leisten, das wegen einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingeleitet wird.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

(a) In the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;

(b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;

(c) In all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and

Article 32

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court:

(a) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;

(b) Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;

(c) Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les

Artikel 32

1. Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist jedoch drei Jahre. Die Verjährungsfrist beginnt

(a) bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung des Gutes;

(b) bei gänzlichem Verlust mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, wenn eine Lieferfrist nicht vereinbart worden ist, mit dem sechzigsten Tage nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer;

(c) in allen anderen Fällen mit dem Ablauf einer Frist von drei Monaten nach dem Abschluß des Beförderungsvertrages.

Der Tag, an dem die Verjährung beginnt, wird bei der Berechnung der Frist nicht mitgerechnet.

2. Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation bis zu dem Tage gehemmt, an dem der Frachtführer die Rekla-

returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seized of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counterclaim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring compétence on an arbitration tribunal if the clause conferring compétence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le mÞme objet ne suspendent pas la prescription.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de mÞme en ce qui concerné l'interruption de la prescription.

4. L'action prescrite ne peut plus Þtre exercée, mÞme sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

Article 33

Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention.

mation 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. Der Beweis für den Empfang der Reklamation oder der Antwort sowie für die Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich darauf beruft. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

3. Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 gilt für die Hemmung der Verjährung das Recht des angerufenen Gerichtes. Dieses Recht gilt auch für die Unterbrechung der Verjährung.

4. Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

Artikel 33

Der Beförderungsvertrag kann eine Bestimmung enthalten, durch die die Zuständigkeit eines Schiedsgerichtes begründet wird, jedoch nur, wenn die Bestimmung vorsieht, daß das Schiedsgericht dieses Übereinkommen anzuwenden hat.

Chapter VI
Provisions relating to carriage performed by successive carriers

Article 34

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods an the consignment note.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Chapitre VI
Dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs

Article 34

Si un transport regi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.

Article 35

1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celuici un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son adressé sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.

2. Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.

Kapitel VI
Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer

Artikel 34

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, von aufeinanderfolgenden Straßenfrachtführern ausgeführt, so haftet jeder von ihnen für die Ausführung der gesamten Beförderung; der zweite und jeder folgende Frachtführer wird durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes nach Maßgabe der Bedingungen des Frachtbriefes Vertragspartei.

Artikel 35

1. Ein Frachtführer, der das Gut von dem vorhergehenden Frachtführer übernimmt, hat diesem eine datierte und unterzeichnete Empfangsbestätigung auszuhändigen. Er hat seinen Namen und seine Anschrift auf der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes einzutragen. Gegebenenfalls trägt er Vorbehalte nach Artikel 8 Absatz 2 auf der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes sowie auf der Empfangsbestätigung ein.

2. Für die Beziehungen zwischen den aufeinanderfolgenden Frachtführern gilt Artikel 9.

Article 36

Except in the case of a counterclaim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 36

A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le mÞme contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut Þtre dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard; l'action peut Þtre dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

Artikel 36

Ersatzansprüche wegen eines Verlustes, einer Beschädigung oder einer Überschreitung der Lieferfrist können, außer im Wege der Widerklage oder der Einrede in einem Verfahren wegen eines auf Grund desselben Beförderungsvertrages erhobenen Anspruchs, nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Frachtführer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung ausgeführt hat, in dessen Verlauf das Ereignis eingetreten ist, das den Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist verursacht hat; ein und dieselbe Klage kann gegen mehrere Frachtführer gerichtet sein.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

(a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;

Article 37

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérÞts et frais contre les transporteurs qui ont participÞ à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes:

(a) Le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-mÞme ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur;

Artikel 37

Einem Frachtführer, der auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung gezahlt hat, steht der Rückgriff hinsichtlich der Entschädigung, der Zinsen und der Kosten gegen die an der Beförderung beteiligten Frachtführer nach folgenden Bestimmungen zu:

(a) der Frachtführer, der den Verlust oder die Beschädigung verursacht hat, hat die von ihm oder von einem anderen Frachtführer geleistete Entschädigung allein zu tragen;

(b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;

(c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

Article 38

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mention-

(b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;

(c) Si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en b, entre tous les transporteurs.

Article 38

Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération.

Article 39

1. Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 37 et 38 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait

(b) ist der Verlust oder die Beschädigung durch zwei oder mehrere Frachtführer verursacht worden, so hat jeder einen seinem Haftungsanteil entsprechenden Betrag zu zahlen; ist die Feststellung der einzelnen Haftungsanteile nicht möglich, so haftet jeder nach dem Verhältnis des ihm zustehenden Anteiles am Beförderungsentgelt;

(c) kann nicht festgestellt werden, welche der Frachtführer den Schaden zu tragen haben, so ist die zu leistende Entschädigung in dem unter Buchstabe b bestimmten Verhältnis zu Lasten aller Frachtführer aufzuteilen.

Artikel 38

Ist ein Frachtführer zahlungsunfähig, so ist der auf ihn entfallende, aber von ihm nicht gezahlte Anteil zu Lasten aller anderen Frachtführer nach dem Verhältnis ihrer Anteile an dem Beförderungsentgelt aufzuteilen.

Artikel 39

1. Ein Frachtführer, gegen den nach den Artikeln 37 und 38 Rückgriff genommen wird, kann nicht einwenden, daß der Rückgriff nehmende Frachtführer zu Unrecht gezahlt hat, wenn die Entschädigung durch eine gerichtliche Entscheidung festgesetzt

ed carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

2. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgements entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

été dûment informé du procès et qu'il ait été à mÞme d'y intervenir.

2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le recours peut Þtre dirigé dans une seule et mÞme instance contre tous les transporteurs intéressés.

3. Les dispositions de l'article 31, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux jugements rendus sur les recours prévus aux articles 37 et 38.

4. Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dipositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif.

worden war, sofern der im Wege des Rückgriffs in Anspruch genommene Frachtführer von dem gerichtlichen Verfahren ordnungsgemäß in Kenntnis gesetzt worden war und in der Lage war, sich daran zu beteiligen.

2. Ein Frachtführer, der sein Rückgriffsrecht gerichtlich geltend machen will, kann seinen Anspruch vor dem zuständigen Gericht des Staates erheben, in dem einer der beteiligten Frachtführer seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist. Ein und dieselbe Rückgriffsklage kann gegen alle beteiligten Frachtführer gerichtet sein.

3. Die Bestimmungen des Artikels 31 Absatz 3 und 4 gelten auch für Urteile über die Rückgriffsansprüche nach den Artikeln 37 und 38.

4. Die Bestimmungen des Artikels 32 gelten auch für Rückgriffsansprüche zwischen Frachtführern. Die Verjährung beginnt jedoch entweder mit dem Tage des Eintrittes der Rechtskraft eines Urteils über die nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu zahlende Entschädigung oder, wenn ein solches rechtskräftiges Urteil nicht vorliegt, mit dem Tage der tatsächlichen Zahlung.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

Chapter VII
Nullity of stipulations contrary to the Convention

Article 41

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

Chapter VIII
Final provisions

Article 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the

Article 40

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.

Chapitre VII
Nullité des stipulations contraires à la Convention

Article 41

1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

2. En particulier, seraient nulles toutes clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

Chapitre VIII
Dispositions finales

Article 42

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres

Artikel 40

Den Frachtführern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 37 und 38 abweichen.

Kapitel VII
Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen

Artikel 41

1. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 40 ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge.

2. Nichtig ist insbesondere jede Abmachung, durch die sich der Frachtführer die Ansprüche aus der Versicherung des Gutes abtreten läßt, und jede andere ähnliche Abmachung sowie jede Abmachung, durch die die Beweislast verschoben wird.

Kapitel VIII
Schlußbestimmungen

Artikel 42

1. Dieses Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für

Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commissions's terms of reference.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.

3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

4. This Convention shall be ratified.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1,

de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette commission.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette commission peuvent devenir parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 31 août 1956 inclus. Après cette daté, elle sera ouverte à l'adhésion.

4. La présente Convention sera ratifiée.

5. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument aupres du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 43

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1

Europa sowie den nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrages in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt offen.

2. Die Staaten, die nach Absatz 11 des der Wirtschaftskommission für Europa erteilten Auftrages berechtigt sind, an gewissen Arbeiten der Kommission teilzunehmen, können durch Beitritt Vertragsparteien des Übereinkommens nach seinem Inkrafttreten werden.

3. Das Übereinkommen liegt bis einschließlich 31. August 1956 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.

4. Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren.

5. Die Ratifikation oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Artikel 43

1. Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tag nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der

have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 44

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 45

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect.

de l'article 42 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 44

1. Chaque partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la daté à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 45

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre de parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'Þtre en vigueur à partir de la daté à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.

2. Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder beitritt, am neunzigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 44

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.

2. Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 45

Sinkt durch Kündigungen die Zahl der Vertragsparteien nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf weniger als fünf, so tritt das Übereinkommen mit dem Tage außer Kraft, an dem die letzte dieser Kündigungen wirksam wird.

Article 46

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

Article 47

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be refer-

Article 46

1. Tout pays pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la présente Convention sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatrevingt-dixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre la présente Convention applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 44, dénoncer la Convention en ce qui concerné ledit territoire.

Article 47

Toute différend entre deux ou plusieurs parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement pourra Þtre porté, à la requÞte

Artikel 46

1. Jeder Staat kann bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch Notifizierung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gegenüber erklären, daß dieses Übereinkommen für alle oder für einen Teil der Hoheitsgebiete gelten soll, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt. Das Übereinkommen wird für das Hoheitsgebiet oder die Hoheitsgebiete, die in der Notifizierung genannt sind, am neunzigsten Tage nach Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen oder, falls das Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, mit seinem Inkrafttreten wirksam.

2. Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, daß dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet Anwendung findet, dessen internationale Beziehungen er wahrnimmt, kann das Übereinkommen in bezug auf dieses Hoheitsgebiet gemäß Artikel 44 kündigen.

Artikel 47

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die von den Parteien durch Verhandlung oder auf anderem Wege nicht geregelt werden kann, wird auf Antrag

red for settlement to the International Court of Justice.

Article 48

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

Article 49

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request

d'une quelconque des parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour Þtre tranché par elle.

Article 48

1. Chaque partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 47 de la Convention. Les autres parties contractantes ne seront pas liées par l'article 47 envers toute partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 49

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de reviser la présente Convention. Le Secrétaire général no-

einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.

Artikel 48

1. Jede Vertragspartei kann bei der Unterzeichnung, bei der Ratifikation oder bei dem Beitritt zu diesem Übereinkommen erklären, daß sie sich durch den Artikel 47 des Übereinkommens nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber jeder Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch den Artikel 47 nicht gebunden.

2. Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach Absatz 1 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zurückziehen.

3. Andere Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

Artikel 49

1. Sobald dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft ist, kann jede Vertragspartei durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens verlangen. Der Generalsekretär wird dieses Verlangen allen Ver-

and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together with the texts of such proposals at least threee months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

Article 50

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries re-

tifiera cette demande à toutes les parties contractantes et convoquera une conférence de revision, si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la daté d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi que les pays devenus parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42.

Article 50

Outre les notifications prévues à l'article 49, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés

tragsparteien mitteilen und eine Revisionskonferenz einberufen, wenn binnen vier Monaten nach seiner Mitteilung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm die Zustimmung zu dem Verlangen notifiziert.

2. Wenn eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen wird, teilt der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien mit und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz geprüft haben wollen. Der Generalsekretär teilt allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut dieser Vorschläge mindestens drei Monate vor der Eröffnung der Konferenz mit.

3. Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie die Staaten ein, die auf Grund des Artikels 42 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind.

Artikel 50

Außer den in Artikel 49 vorgesehenen Mitteilungen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 42

ferred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

(a) Ratifications and accessions under article 42;

(b) The dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;

(c) Denunciations under article 44;

(d) The termination of this Convention in accordance with article 45;

(e) Notifications received in accordance with article 46;

(f) Declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

Article 51

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi qu'aux pays devenus parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42:

(a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 42;

(b) Les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 43;

(c) Les dénonciations en vertu de l'article 44;

(d) L'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 45;

(e) Les notifications reçues conformément à l'article 46;

(f) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 l'article 48.

Article 51

Après le 31 août 1956, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 42.

Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 42 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind,

(a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 42;

(b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 43 in Kraft tritt;

(c) die Kündigung nach Artikel 44;

(d) das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 45;

(e) den Eingang der Notifizierungen nach Artikel 46;

(f) den Eingang der Erklärungen und Notifizierungen nach Artikel 48 Absatz 1 und 2.

Artikel 51

Nach dem 31. August 1956 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der allen in Artikel 42 Absatz 1 und 2 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften übersendet.

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

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

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.

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

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

Vor Art. 1

bearbeitet von RA Harald de la Motte,[1] München;
aktualisiert von RA Dr. Jürgen Temme, Düsseldorf

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:

Literatur: *Arnade*, Der Frachtführerbegriff der CMR als Problem der internationalen Zuständigkeit, TranspR 1992, 341 ff.; *Bönisch*, Kundensatzfibel, 6. Aufl. 1969; Denkschrift der Bundesregierung (Regierungsvorlage zur Ratifizierung der CMR), BT-Drucks. III/1144; *Koller*, Das Standgeld bei CMR-Transporten, TranspR 1988, 129; *Loewe*, Erläuterungen zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), ETR 1976, 503 ff.; *Loewe*, Hat sich die CMR bewährt?, CMR-Colloquium 1987, S. 12; *Valder*, Die ADSp '93: Einführung schadenverhütender Verhaltenspflichten, TranspR 1993, 81 ff.

Übersicht

	Rdn.
I. Entstehungsgeschichte der CMR	1
II. Gegenstand des Übereinkommens	8
1. Zivilrecht	9
2. Ordnungsrecht außerhalb der CMR	11
3. Marktzugangsrecht außerhalb der CMR	13
a) Zuverlässigkeit des Unternehmers oder Geschäftsführers	14
b) Finanzielle Leistungsfähigkeit des Betriebs	15
c) Fachliche Eignung des Unternehmers oder Geschäftsführers	16
III. Beförderungsvertrag	17
1. Begriff	17
a) National	17
b) International	18
c) Ergebnis für CMR	19
2. Vertrag überhaupt	24
a) Konsens	24
b) Kein Formalvertrag	25
c) Kein Realvertrag	26
3. Leistung: Beförderung, Ablieferung	27
a) Beförderung	27
b) Ablieferung	28
c) Vertrag zugunsten Dritter	29
4. Gegenleistung: Fracht	30
a) Fracht	30
b) Standgeld	32
c) Tariffreiheit	33
d) Nebenkosten	34
e) Fälligkeit der Fracht	42
f) Frachtüberweisung und Nachnahme	43
5. Leistungsstörungen	47

1 In der ersten Auflage mit einer Vielzahl von Ausblicken und Abgrenzungen zum damals geltenden Ordnungsrecht, dem damaligen GüKG und der KVO sowie der damals strittigen Abgrenzung zwischen ADSp und CMR. Die jetzige Fassung der Vorbemerkungen stellt die Rechtslage vor dem Hintergrund des geänderten GüKG und des HGB dar. Es soll jedoch nicht versäumt werden, auf die – jetzt rechtshistorischen – Ausführungen von *de la Motte* in der ersten Auflage ausdrücklich zu verweisen. Die damals vertretenen Ansichten haben im heutigen HGB für vielfältige Klarstellungen gesorgt.

a) Störungen der Beförderungsleistung 47
b) Störungen der Entgeltleistung 48
6. Einfluss von Störungen der Beförderungsleistung auf den Frachtanspruch: Art. 23 Abs. 4 CMR 49
a) Wegfall des Frachtanspruchs 49
b) Rückforderung des Vorausgezahlten als eigenständiger Anspruch aus internationalem Einheitsrecht 50
IV. Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsverträgen 56
1. Oberbegriff Verkehrsvertrag 56
2. Fracht- und verwandte Verträge 58
a) Frachtvertrag 58
b) Miete des Beförderungsmittels .. 59
c) Charter 60
d) Lohnfuhr 61
e) Schleppvertrag 62
f) Abfallbeseitigung, Entsorgung... 63
3. Abgrenzung Fracht-/ Speditionsvertrag 64
a) Schwierigkeiten in der Praxis 64
b) Zwei Spediteurbegriffe: HGB und ADSp 70
c) ADSp-Vertrag 74
d) Abgrenzung ADSp/CMR 77
V. Auslegung und Lückenfüllung 86

I. Entstehungsgeschichte der CMR

1 Heute sagt man Infrastruktur, das schlichte Wort Verkehr tut es aber auch – freilich mit allem, was dazugehört, wie Transportmitteln, Transportwegen, Umschlagseinrichtungen und Lagermöglichkeiten usw. Ohne (Güter-)Verkehr keine Wirtschaft, eins bedingt das andere. Mehr Güter als für den eigenen Bedarf werden nur dann gewonnen, hergestellt und verkauft, wenn sie an einen anderen Ort zum Ge- oder Verbrauch befördert werden können. Das Beförderungsmittel, das auf diese Weise die industrielle Revolution des vorigen Jahrhunderts ermöglicht hatte, war die Eisenbahn. 1835 begann die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth ihren Betrieb. Überall in Deutschland und in Europa wurden Eisenbahnen gebaut, und bald wuchs das Netz in Deutschland und unter den mitteleuropäischen Staaten zusammen. Am 14.10.1890 wurde das erste internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) geschlossen, das das Güterbeförderungsrecht international vereinheitlichte. Am 15.8.1924 folgten das Brüsseler Übereinkommen zur Vereinheitlichung gewisser Regeln über Konnossementes, die sog. Haager Regeln, die der Seefahrt weltweit eine einheitliche Rechtsgrundlage verschafften, und am 12.10.1929 das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen, WA).

Dem Straßenverkehr fehlte bis dahin noch die Infrastruktur, es gab noch nicht die für nennenswerte Güterbeförderung erforderlichen LKW und Landstraßen. Nach der Überlandverkehrsordnung von 1931, einer Notverordnung, regelten das Güterfernverkehrsgesetz von 1935 und die darauf 1936 erlassene Kraftverkehrsordnung (KVO) den Straßengüterfernverkehr in Deutschland ordnungs- und privatrechtlich. Eine internationale Rechtsvereinheitlichung verhinderte der Zweite Weltkrieg.

Zur Entstehungsgeschichte der CMR:[2] **2**

Am 29.3.1948 regte das Internationale Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit) Beratungen über Privatrechtsfragen im Zusammenhang mit der internationalen Straßengüterbeförderung an. Unter Vorsitz des schwedischen Delegierten *Bagge* tagte eine Arbeitsgruppe, die zunächst aus dem Institut Unidroit, der Internationalen Handelskammer und der Internationalen Straßentransport-Union (*International Road Transport Union*, IRU) bestand, später stieß noch der Internationale Transport-Versicherungs-Verband hinzu (*International Union of Marine Insurance*, IUMI). Diese Arbeiten griff bald die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (*Economic Commission for Europe*, ECE) im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Unterausschusses Straßenverkehr des Binnenverkehrsausschusses auf und setzte in ihrer fünften Tagung (4.–7.2.1952) ein engeres Komitee ein, das am 21.12.1953 einen Bericht samt Vorentwurf vorlegte; TRANS/WP9/22. Dieser Vorentwurf samt verschiedener Regierungsstellungnahmen bildete die Grundlage für die weiteren Tagungen einer besonderen Arbeitsgruppe der ECE, in denen der endgültige Wortlaut des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr (*Convention on the Contrat for the International Carriage of Goods by Road*, *Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route*, CMR) ausgearbeitet wurde.

Die Tagungen der besonderen Arbeitsgruppe vom 12.–28.4.1955 und vom 12.–19.5.1956 fanden unter Vorsitz des schwedischen Delegierten *von Sydow* statt (TRANS/152, TRANS/WP9/32 und TRANS/168, TRANS/WP9/35). Teilgenommen haben die Vertreter von 11 bzw. 15 Staaten sowie Beobachter internationaler Organisationen, wie z. B. Unidroit, Internationale Handelskammer, Internationale Straßentransport-Union. Am 19.5.1956 wurde das Übereinkommen in der Sondertagung des Binnenverkehrsausschusses der ECE zur Unterzeichnung aufgelegt und unterzeichnet durch die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden und Schweiz. **3**

Die CMR ist in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache verfasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist (Art. 51 Abs. 3 CMR). Die deutsche Fassung ist, wie bei solchen Staatsverträgen üblich, für die Staaten des deutschen Sprachraums – damals noch ohne DDR nur zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Österreich und der Schweiz[3] – gemeinsam ausgearbeitet worden und insofern eine zwar nicht verbindliche, aber amtliche Übersetzung. Diese Arbeiten sind vom 17.–24.7.1956 in München und am 16. und 17.8.1956 in Bern verrichtet worden.[4] **4**

Völkerrechtlich ist die CMR am 2.7.1961 in Kraft getreten nach Hinterlegung der ersten fünf Ratifikationsurkunden von Frankreich, Italien, Jugoslawien, Nie- **5**

2 Die hier (Rdn. 2–5) folgende Entstehungsgeschichte der CMR ist *Loewe*, ETR 1976, 503 ff., entnommen, ferner ist eine persönliche Zuschrift von Prof. *Loewe* vom 15.12.1992 verwertet.
3 Denkschrift, S. 34.
4 *Loewe*, Hat sich die CMR bewährt?, CMR-Colloquium 1987, S. 12.

derlande und Österreich. Die Bundesrepublik Deutschland hat die CMR durch Gesetz vom 16.8.1961 ratifiziert.[5] Für die Bundesrepublik Deutschland ist die CMR in Kraft getreten am 5.2.1962. Beide Daten des Inkrafttretens sind bekannt gegeben worden durch das Auswärtige Amt am 28.12.1961.[6]

6 Für Änderungen der CMR ist in Art. 49 ein Verfahren vereinbart worden, wie es bei solchen Staatsverträgen üblich ist.[7] Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Revisionskonferenz verlangen, der Generalsekretär der Vereinten Nationen teilt dieses Verlangen allen Vertragsparteien mit, und wenn binnen vier Monaten seit dieser Mitteilung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien zustimmt, hat er die Revisionskonferenz einzuberufen. Eine solche Revisionskonferenz hat bis jetzt einmal stattgefunden. Durch Protokoll vom 5.7.1978 ist Art. 23 Abs. 3 geändert und sind die Abs. 7–9 hinzugefügt worden. Dadurch wurde die Bemessung der Höchsthaftung von bis dahin 25 Goldfranken (Gewicht 10/31 Gramm, Feingehalt 0,900) in 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) geändert. Das Protokoll ist für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten am 28.12.1980.[8] Das Goldfrankenumrechnungsgesetz vom 9.6.1980,[9] mit dem das Protokoll vom 5.7.1978 ratifiziert wurde, hat diese Änderungen des Art. 23 innerstaatlich aber schon vom 14.6.1980 an in Kraft gesetzt.[10]

7 Der Geltungsbereich des Übereinkommens vom 19.5.1956 über den Beförderungsvertrag im Internationale Straßengüterverkehr (CMR) und des Protokolls vom 5.7.1978 ist (in alphabetischer Reihenfolge) in folgenden Staaten in Kraft:[11]

Vertragsstaaten:	Übereinkommen in Kraft am:	Protokoll in Kraft am:
Albanien	18.10.2006	12.04.2007
Armenien	07.09.2006	07.09.2006
Aserbaidschan	17.12.2006	
Belarus	04.07.1993	27.10.2008
Belgien	17.12.1962	04.09.1983
Bosnien und Herzegowina	06.03.1992	
Bulgarien	18.01.1978	
Dänemark	26.09.1965	28.12.1980
Deutschland	05.02.1962	28.12.1980
Estland	01.08.1993	17.03.1994
Finnland	25.09.1973	28.12.1980

5 BGBl. 1961 II, S. 1119.
6 BGBl. 1962 II, S. 12; vgl. *Loewe*, ETR 1976, 503, 505; *Decker*, Anm. 2 und 3; *Glöckner*, CMR, Einleitung Rdn. 8. – Tabelle der Vertragsstaaten siehe Rdn. 7.
7 Zu den Reformansätzen vgl. MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Einleitung CMR Rdn. 33 und 34.
8 BGBl. 1980 II, S. 1443.
9 BGBl. 1980 II, S. 721.
10 Näheres siehe Art. 23 CMR Rdn. 12.
11 *Herber*, auf der Internetseite der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht, in der jeweils aktuellsten Fassung: www.transportrecht.org; vgl. auch Fundstellennachweis B im Bundesgesetzblatt II jeweils am Jahresende.

Vertragsstaaten:	Übereinkommen in Kraft am:	Protokoll in Kraft am:
Frankreich	02.07.1961	13.07.1982
Georgien	02.11.1999	02.11.1999
Griechenland	22.08.1977	14.08.1985
Iran	16.12.1998	16.12.1998
Irland	01.05.1991	01.05.1991
Italien	02.07.1961	16.12.1982
Jordanien	11.02.2009	11.02.2009
Jugoslawien, ehemaliges	02.07.1961	
Kasachstan	15.10.1995	
Kirgisistan	01.07.1998	01.07.1998
Kroatien	08.10.1991	
Lettland	14.04.1994	14.04.1994
Libanon	20.06.2006	20.06.2006
Litauen	15.06.1993	15.06.1993
Luxemburg	19.07.1964	28.12.1980
Malta	20.03.2008	20.03.2008
Marokko	24.05.1995	
Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik	17.09.1991	18.09.1997
Moldau, Republik	24.08.1993	29.08.2007
Mongolei	17.12.2003	
Montenegro	03.06.2006	
Niederlande	02.07.1961	28.04.1986
Norwegen	29.09.1969	28.11.1984
Österreich	02.07.1961	20.05.1981
Polen	11.09.1962	21.02.2011
Portugal	21.12.1969	20.11.1989
Rumänien	23.04.1973	02.08.1981
Russische Föderation	01.12.1983	
Schweden	01.07.1969	29.07.1985
Schweiz	28.05.1970	08.01.1984
Serbien	27.04.1992	
Slowakei	01.01.1993	20.05.2008
Slowenien	25.06.1991	
Sowjetunion, ehemalige	01.12.1983	
Spanien	13.05.1974	09.01.1983
Syrien	09.12.2008	
Tadschikistan	10.12.1996	
Tschechische Republik	01.01.1993	27.09.2006
Tschechoslowakei, ehemalige	03.12.1974	
Tunesien	24.04.1994	24.04.1994
Türkei	31.10.1995	31.10.1995
Turkmenistan	17.12.1996	17.12.1996
Ukraine	17.05.2007	
Ungarn	28.07.1970	16.09.1990
Usbekistan	27.12.1995	25.02.1997
Vereinigtes Königreich	19.10.1967	28.12.1980
Zypern	30.09.2003	30.09.2003

Besonders hinzuweisen ist auf die Tatsache, dass die CMR nicht gilt für Transporte zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich.[12]

II. Gegenstand des Übereinkommens

8 Gegenstand des Übereinkommens sind einheitliche Regeln über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr. Das bedeutet:

1. Zivilrecht

9 Es handelt sich um Vertragsrecht, also um Bürgerliches oder Zivilrecht, nicht um Ordnungsrecht. Das innerdeutsche Straßengüterbeförderungsrecht hat einen anderen, nämlich in erster Linie ordnungsrechtlichen Ansatz. Das GüKG erfasst in § 1 den Tatbestand Straßengüterbeförderung als solchen und unterteilt dann in Beförderung für andere und in Beförderung für eigene Zwecke.

10 Die CMR hingegen setzt einen zivilrechtlich gültigen Vertragsschluss voraus und regelt dann bestimmte Teile des Vertragsinhalts (dazu näher unter Rdn. 24). Die Präambel betont, dass die CMR insbes. die in diesem Verkehr verwendeten Urkunden – das meint in erster Linie den Frachtbrief[13] – und die Haftung des Frachtführers regelt. Zwingend gelten indessen alle Vorschriften der CMR außer denen über das Innenverhältnis zwischen aufeinanderfolgenden Frachtführern.[14]

2. Ordnungsrecht außerhalb der CMR

11 Die CMR enthält kein Ordnungsrecht, regelt also nicht, wer unter welchen Voraussetzungen wie oft mit welchen Kraftfahrzeugen grenzüberschreitende Beförderungen ausführen darf.

12 Mit Inkrafttreten des Europäischen Binnenmarktes am 1.1.1993 sind alle quantitativen, also mengenmäßigen Beschränkungen weggefallen, insbes. die Konzessionierung (Genehmigung) und jede Kontingentierung (Höchstzahlen).[15] Nach Art. 3 dieser sog. Gemeinschaftslizenzverordnung vom 26.3.1992 unterliegt der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr innerhalb der EWG einer Gemeinschaftslizenz. Diese wird von den Mitgliedstaaten jedem gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer erteilt, der in einem Mitgliedstaat niedergelassen und

---

12 BGBl. 1970 II, S. 793, BGBl. 1972 II, S. 684; BGBl. 1982 II, S. 639; BGBl. 1987 II, S. 187; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 15; *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 3.

13 Art. 4 ff. CMR.

14 Art. 40, 41 CMR.

15 Verordnung [EWG], Nr. 1841/88 des Rates, 21.6.1988 und Verordnung [EWG], Nr. 881/92 des Rates, 26.3.1992 und ABl. EG, Nr. L 95/1, 9.4.1992, abgedruckt bei *Hein/Eichhoff/Pukall/Krien*, Güterkraftverkehrsrecht, J 215.

in diesem Mitgliedstaat gem. den Vorschriften über den Marktzugang (Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers) zur Durchführung grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs berechtigt ist. Die Gemeinschaftslizenz wird für fünf Jahre ausgestellt und kann erneuert werden.[16] Die Gemeinschaftslizenz wird in Deutschland von der Erlaubnisbehörde erteilt. Welche Behörde Erlaubnisbehörde ist, bestimmt die jeweils zuständige Landesregierung gem. § 3 Abs. 7 GüKG. Das Original der Gemeinschaftslizenz bewahrt der Unternehmer auf. Zur Mitführung auf jeder Fahrt werden dem Unternehmer so viele beglaubigte Abschriften der Gemeinschaftslizenz ausgestellt, wie ihm Fahrzeuge als volles Eigentum oder aufgrund bestimmten anderen Rechts zur Verfügung stehen (Art. 5 der Gemeinschaftslizenzverordnung). Wegen des Marktzugangs siehe Rdn. 13.

3. Marktzugangsrecht außerhalb der CMR

13 Vom Inkrafttreten des Europäischen Binnenmarktes am 1.1.1993 an gibt es nur noch eine auf qualitativen Kriterien beruhende Marktzugangsregelung.[17] Diese Kriterien sind Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung.

a) Zuverlässigkeit des Unternehmers oder Geschäftsführers

14 Nach § 1 Berufszugangs-Verordnung für den Güterkraftverkehr muss davon ausgegangen werden können, dass Unternehmer oder Geschäftsführer das Unternehmen unter Beachtung der für den Straßengüterverkehr geltenden Vorschriften führen sowie die Allgemeinheit bei dem Betrieb des Unternehmens vor Schäden und Gefahren bewahren; sie dürfen nicht rechtskräftig verurteilt sein wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften einschließlich des Wirtschaftstrafrechts; sie dürfen keine schweren und wiederholten Verstöße begangen haben u.a. gegen arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbes. über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals, gegen Vorschriften über Verkehrs- und Betriebssicherheit, gegen Vorschriften des GüKG oder auf diesem beruhenden Rechtsverordnungen, gegen steuerliche Pflichten, gegen umweltschützende Vorschriften, insbes. des Abfall- und Emissionsschutzrechts.

b) Finanzielle Leistungsfähigkeit des Betriebs

15 Nach § 2 Berufszugangs-Verordnung für den Güterkraftverkehr ist der Betrieb finanziell leistungsfähig, wenn die zur ordnungsmäßigen Betriebsführung erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind. Geprüft wird das anhand des Jahresabschlusses, sonst einer Vermögensübersicht; dabei sind u.a. maßgebend die verfügbaren Finanzmittel einschließlich Bankguthaben, als Sicherheit verfügbare

16 Art. 6 der Gemeinschaftslizenzverordnung.
17 §§ 10, 83 GüKG i.V. m. der Berufszugangs-Verordnung GüKG, 3.5.1991 (BGBl. 1991 I, S. 1068), abgedruckt bei *Hein/Eichhoff/Pukall/Krien*, Güterkraftverkehrsrecht, C 138.

Mittel, Betriebskapital, Belastung des Betriebsvermögens. Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist nicht gewährleistet, wenn erhebliche Steuerrückstände bestehen oder das Eigenkapital und die Reserven weniger betragen als 9000 Euro für das erste und 5000 Euro für jedes weitere der vom Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge.[18]

c) Fachliche Eignung des Unternehmers oder Geschäftsführers

16 Nach §§ 3 ff. Berufszugangs-Verordnung für den Güterkraftverkehr ist fachlich geeignet, wer über die erforderlichen Kenntnisse verfügt, z. B. über in der Anlage 3 der Verordnung aufgeführte Prüfungsgegenstände, nämlich die Sachgebiete Recht, kaufmännische und finanzielle Verwaltung, technische Normen und technischer Betrieb, Straßenverkehrssicherheit, grenzüberschreitender Güterkraftverkehr. Die fachliche Eignung wird durch eine Prüfung oder durch mindestens fünf Jahre leitende Tätigkeit in Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs oder in Speditionsunternehmen, welche gewerblichen Güterkraftverkehr betreiben, nachgewiesen.

III. Beförderungsvertrag

1. Begriff

a) National

17 Der Beförderungsvertrag ganz allgemein und als solcher ist heute einheitlich (mit Ausnahme des Seerechts) in § 407 HGB definiert worden.

b) International

18 International besteht die Zersplitterung fort. Je nach der Besonderheit des jeweiligen Beförderungsmittels und der Art seiner Verwendung bestehen international Sonderregelungen (Rdn. 1).

c) Ergebnis für CMR

19 Die rechtliche Regelung des Verkehrs insgesamt ist ganz bunt und vielgestaltig entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen. Von der rechtlichen Regelung in ihrer Gesamtheit zu unterscheiden ist das einzelne Rechtsinstitut als solches. In den deutschen Rechtsregelungen kommen fast einheitlich die Wörter Frachtgeschäft, Frachtvertrag, Frachtführer vor, ggf. heißt es Luftfrachtführer oder Verfrachter, im Landfrachtrecht ist einheitlich vom Frachtvertrag und Frachtführer die Rede. Auch wenn der seerechtliche Verfrachter, der luftrechtliche Luftfrachtführer und

18 § 2 Abs. 1 Nr. 2 Berufszugangsverordnung Güterkraftverkehr.

der binnenrechtliche Frachtführer als Rechtsinstitute nebeneinanderstehen, kann man ihnen einen einheitlichen Begriff entnehmen, den man mit Frachtführer nicht falsch und nicht schlecht bezeichnet. Dasselbe gilt entsprechend vom Frachtvertrag. Der allgemeine Begriff Fracht- oder Beförderungsvertrag wäre dann eine zwischen zwei Partnern geschaffene Rechtsbeziehung, durch die jedenfalls der eine Partner (= Frachtführer) die Verpflichtung übernimmt, das Gut zum Bestimmungsort an den Empfänger zu befördern und ihm abzuliefern, und regelmäßig der andere Partner die Verpflichtung zur Frachtzahlung übernimmt.

Diese Begriffe von Fracht- oder Beförderungsvertrag und Frachtführer liegen **20**
auch der CMR zugrunde. Für den deutschen, allerdings nicht verbindlichen Wortlaut ergibt sich das nicht nur aus der Überschrift, dem Namen des Übereinkommens, sondern auch aus der Präambel und dem Inbegriff der Regelungen:

- Es ist ein Vertrag
- zwischen zwei Personen,
- wodurch der eine, der Frachtführer, die Verpflichtung übernimmt, das Gut an den Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern;
- das geschieht gegen Entgelt, d.h. der andere Partner übernimmt durch den Vertrag die Verpflichtung zur Frachtzahlung.[19]

Arnade[20] geht aus von der Bestimmung „Vertrag über die Beförderung", glaubt **21**
indessen, darunter auch einen Speditionsvertrag im Sinne von § 453 HGB fassen zu können. Darin sieht er sich bestärkt dadurch, dass auch die englische und die französische Fassung „contract for the carriage of goods" und „contrat de transport de marchandises" in demselben Sinne doppeldeutig seien. Das ist jedoch nicht der Fall. Der französische Ausdruck „contrat de transport" ist eindeutig ein Vertrag über die Beförderung als Leistung, zu der – und nicht in Bezug auf welche – sich der eine Partner verpflichtet. Spedition ist im Französischen „commission", der Spediteur des § 453 HGB ist im Französischen der „commissionaire de transport". Auch der englische Wortlaut ist eindeutig. „Contract for the carriage" ist ein Vertrag, der die Beförderung zum Leistungsgegenstand hat. Wollte man unter Verwendung der Wörter *contract* und *carriage* den Speditionsvertrag im Sinne von § 453 HGB auf Englisch ausdrücken, müsste man sagen: *contract for the organization of carriage oder contract concerning carriage*. Tatsächlich hat die englische Sprache ein eindeutiges und weltweit benutztes Wort für den Spediteur: *forwarder* oder *forwarding agent*. Das bestätigt die Eindeutigkeit des Ausdrucks *contract for carriage* als Beförderungsvertrag. Nur das entspricht auch dem Inbegriff der rechtlichen Regelungen durch die CMR.

Richtigerweise geht *Arnade* aus von dem Vertrag über die Beförderung, wie sich das aus Name und Überschrift der CMR ergibt. Wenn und weil das aber schon einen eindeutigen Begriff beschreibt, bedarf es nicht mehr des Ausweichens auf den Begriff des Frachtführers. Dieser Begriff ist sekundär. Der Frachtführer wird

19 Näheres unter Rdn. 27 ff. und 30 ff.
20 Der Frachtführerbegriff der CMR, TranspR 1992, 341, 342.

in § 425 HGB definiert durch den Typus des Vertrages, den er abschließt, nicht umgekehrt. Richtigerweise stellt auch die CMR den Begriff des Beförderungsvertrags in den Vordergrund, und dann leitet sie die Bezeichnung des einen Partners als Frachtführer daraus ab.

22 Der CMR liegt ein eindeutiger Begriff des Beförderungsvertrags zugrunde: Ein gegenseitiger Vertrag zwischen zwei Personen, durch den die eine sich verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern, und durch den regelmäßig die andere sich verpflichtet, das Entgelt zu zahlen. Erklärtermaßen regelt die CMR aber nicht den Vertrag insgesamt, sondern nur Teile davon, insbes. hinsichtlich der verwendeten Urkunden und der Haftung des Frachtführers (siehe Rdn. 10).

23 Nicht in der CMR behandelt und folglich dem jeweils anwendbaren nationalen Recht überlassen bleiben z. B. Rechts- und Geschäftsfähigkeit der Vertragspartner, Willensmängel, Stellvertretung, Vollmacht, Fristenregelung[21] usw. Ebenfalls nicht in der CMR geregelt sind der Anspruch auf das Beförderungsentgelt (Fracht), das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht und die Folgen der Nichterfüllung.[22]

2. Vertrag überhaupt

a) Konsens

24 Die CMR setzt einen Vertrag überhaupt und damit einen gültigen Vertragsschluss voraus. Rechts-, Geschäfts-, Handlungsfähigkeit (Vollmacht, Anscheins-, Duldungsvollmacht) usw. bleiben dem jeweils anwendbaren nationalen Recht überlassen. Jedenfalls setzt sowohl nach nationalem wie internationalem Recht ein gültiger Vertragsschluss zwei übereinstimmende, rechtserhebliche Willenserklärungen voraus. Der Wille muss nach deutschem Recht nicht ausdrücklich erklärt werden, ein Vertrag kann auch stillschweigend oder durch schlüssiges Handeln zustande kommen oder auch ohne Annahmeerklärung, wenn eine solche nach der Verkehrssitte nicht zu erwarten ist (§ 151 BGB).

b) Kein Formalvertrag

25 Nicht erforderlich ist die Einhaltung einer bestimmten Form, etwa der Ausstellung (und Begebung) des Frachtbriefs. Nach Art. 4 CMR ist die Ausstellung (und Begebung) eines Frachtbriefs für die Gültigkeit des Beförderungsvertrags nicht konstitutiv notwendig.[23]

---

21 Vgl. aber Art. 32 Abs. 1 letzter Satz CMR.
22 *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 7.
23 Im Einzelnen siehe zu Art. 4 CMR Rdn. 1, 2, 10, 25 und Art. 5 CMR Rdn. 1.

c) Kein Realvertrag

Anders als im früheren Recht (§ 61 EVO und § 15 KVO) ist nach der CMR auch die Übergabe des Gutes nicht konstitutiv erforderlich für den Abschluss des Beförderungsvertrags. Die CMR unterscheidet nicht zwischen Wagenstellungsvertrag (früher geregelt in § 14 KVO) und anschließendem Beförderungsvertrag, sondern begnügt sich mit dem auf Beförderung als Leistung des Auftragnehmers gerichteten Konsens. Was innerdeutsch Wagenstellungsvertrag war, war und ist nach CMR bereits Beförderungsvertrag.[24] **26**

3. Leistung: Beförderung, Ablieferung

a) Beförderung

Beförderung ist Ortsveränderung von Personen oder Sachen, hier allerdings von Gütern; wegen des Begriffs Güter siehe zu Art. 1 Rdn. 3. Richtung und Weite (Entfernung) der Ortsveränderung spielen keine Rolle. Den Begriff der Beförderung erfüllt auch das Tragen von Möbeln, Geräten, Maschinen o. Ä. von einem Raum in den daneben liegenden oder von einem Stockwerk in ein anderes; Beispiel: Trageumzug.[25] Auch mit welchen Mitteln die Ortsveränderung bewirkt wird, bleibt für den Begriff der Beförderung gleich, auch der Gepäckträger am Bahnhof oder Flughafen leistet Beförderung.[26] Im Rahmen der CMR ist allerdings das Beförderungsmittel nicht gleichgültig – die CMR regelt die Straßengüterbeförderung, d.h., die Beförderung mittels Kraftfahrzeugs (zu den Begriffen Fahrzeug und Kraftfahrzeug siehe Art. 1 CMR Rdn. 24, 25). **27**

b) Ablieferung

Das Weiden einer Herde ist Ortsveränderung, aber nicht Beförderung; auch das Treiben einer Herde zur Übernachtung in Stall oder Pferch ist Ortsveränderung, aber keine Beförderung. Zur Beförderung gehört die Ablieferung an den Empfänger. Die Ablieferung an den Empfänger am Bestimmungsort ist die eigentliche, die Hauptleistung des Frachtführers aufgrund des Beförderungsvertrags. Anders als das Weiden einer Herde kann deshalb das Treiben einer Herde, z.B. Rinder im Wilden Westen zur Bahnstation, Beförderung und Ablieferung an einen Empfänger sein, z.B. einen Viehhändler. Weil die Ablieferung an den Empfänger am Bestimmungsort die eigentliche Verpflichtung und Leistung des Frachtführers ist, gehört der Frachtvertrag zum Typus des Werkvertrags, die Ablieferung ist der geschuldete Erfolg.[27] Ergänzend finden deshalb, wenn deutsches **28**

---

24 Zur Rechtsnatur des Beförderungsvertrags nach der CMR s. Anh. II Rdn. 11, 12; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 4 CMR Rdn. 2; *Koller*, Art. 4 CMR Rdn. 1; *Piper*, S. 151, Rdn. 316.

25 Vgl. *Bischof*, GüKUMT, S. 26, Anm. 21.

26 *Helm*, in: Großkomm. HGB, § 425 HGB Rdn. 33; Baumbach/Hopt/*Merkt*, § 425 HGB Rdn. 3.

27 *Helm*, in: Großkomm. HGB, § 425 HGB Rdn. 51; *Koller*, § 425 HGB Rdn. 15.

Recht gilt, die Vorschriften über den Werkvertrag Anwendung. Die Vorschriften über Gewährleistung, Mängel, Schadensersatz, Verspätung, Unternehmerpfandrecht werden zwar durch die frachtrechtlichen Sondervorschriften der CMR und des HGB verdrängt, Anwendung finden aber insbes. die Vorschriften der §§ 632, 641, 646, 644 BGB über den Werklohn, die Vergütung, die Gegenleistung des Absenders, weil CMR und HGB darüber keine Regelung enthalten.[28]

Die körperliche Ortsveränderung ist nicht möglich ohne körperliche Einwirkung auf das Gut: Jemand muss das Gut auf das Fahrzeug laden, jemand muss das Fahrzeug fahren, jemand muss das Gut entladen. Der Frachtführer oder Erfüllungsgehilfen müssen das Gut in Obhut nehmen.[29] Außerdem enthält der Frachtvertrag Geschäftsbesorgungselemente, z. B. Art. 14 Abs. 2, Art. 16 Abs. 2 und Abs. 3 CMR.[30]

c) Vertrag zugunsten Dritter

29 Weil regelmäßig, aber nicht notwendigerweise, der Empfänger eine andere Person als Absender und Frachtführer ist, ist er Dritter. Der Frachtvertrag ist deshalb Vertrag zugunsten Dritter, weil der Empfänger in bestimmter Weise begünstigt und berechtigt ist (vgl. dazu im Einzelnen Art. 12 Rdn. 29 ff. und Art. 13 Rdn. 12 ff.). Absender und Empfänger können ein und dieselbe Person sein, wenn nämlich bei einem Kauf ab Werk (Incoterms 1990 EXW) der Käufer den Frachtführer mit der Abholung beauftragt; der Käufer ist dann Absender und Empfänger zugleich. Er hat die Rechte und Pflichten beider gegenüber dem Frachtführer. Im Zweifel geht die jeweils stärkere Rechtsposition vor. Das ist meistens die des Absenders als des Vertragspartners (anders bei der Rüge des Empfängers, vgl. dazu Art. 30 Rdn. 13). Wenn der Absender/Empfänger dem Frachtführer einen anderen Empfänger (= Zweitempfänger) benannt hat, handelt er dabei im Zweifel in seiner Absenderfunktion, der benannte Zweitempfänger[31] wäre neuer vertragsmäßiger Empfänger und könnte als solcher nach Art. 12 Abs. 2 CMR einen abermals neuen Empfänger (= Drittempfänger) benennen, ohne daran durch Art. 12 Abs. 4 CMR gehindert zu sein.[32]

4. Gegenleistung: Fracht

a) Fracht

30 Der Frachtführer ist Kaufmann, denn er betreibt i. d. R. seine Geschäfte als Handelsgewerbe, § 1 HGB. Der Frachtvertrag ist gegenseitig, entgeltlich. Das Entgelt heißt Fracht, § 407 HGB, Art. 6 Abs. 1 lit. i) CMR. Die Fracht schuldet regelmä-

---

28 Vgl. dazu Rdn. 30 ff., insbes. Rdn. 37.
29 Vgl. dazu Rdn. 58 und Art. 17 CMR Rdn. 3, 4 ff., 9 ff., 12.
30 Vgl. die Erläuterungen dort und Rdn. 34 ff.
31 Art. 12 Abs. 1 CMR.
32 Vgl. Art. 12 Rdn. 38.

ßig der Vertragspartner des Frachtführers, er heißt Absender, § 407 Abs. 2 HGB, Art. 5 CMR.

Das schließt nicht aus, dass im Einzelfall ein anderer als der Absender und Vertragspartner des Frachtführers sich zur Frachtzahlung verpflichtet, sei es nach Abschluss des Frachtvertrags kumulativ – dann wohl regelmäßig gesamtschuldnerisch –, sei es privativ – ganz oder teilweise –, sei es ursprünglich bei Abschluss des Frachtvertrags unter den drei Beteiligten: Frachtführer, Absender (Auftraggeber und Leistungsberechtigter) und Frachtschuldner. Praktische Fälle solcher Art sind Diplomaten- oder Beamtenumzüge wie überhaupt der Umzug eines Mitarbeiters, wenn der Arbeitgeber die Umzugskosten übernimmt. Alle zivilrechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten kommen vor und sind auch außerhalb von Umzügen bei normalem Kaufmannsgut denkbar. Notfalls muss durch Auslegung ermittelt werden, wer Absender, d.h. Vertragspartner des Frachtführers ist, wer Frachtschuldner und ob dieser dem Frachtführer gegenüber unmittelbar die Frachtschuld übernommen hatte.[33] **31**

b) Standgeld

Art. 6 Abs. 1 lit. i) CMR spricht im Zusammenhang mit den Angaben, die der Frachtbrief enthalten muss, von den mit der Beförderung verbundenen Kosten, einem Oberbegriff, der Fracht, Nebengebühren, Zölle und andere anfallende Kosten ausdrücklich umfasst. Der Begriff Kosten ist damit nicht auf den Aufwendungsersatz des Frachtführers nach § 420 Abs. 1 HGB und des Beauftragten nach §§ 675, 670 BGB beschränkt,[34] sondern betrifft ausdrücklich auch die Fracht als vom Absender geschuldete Gegenleistung. Der Begriff Standgeld selbst ist der CMR fremd.[35] **32**

Er stammte früher aus dem deutschen Tarifrecht (vgl. z.B. § 14 Abs. 5–8 KVO – Vergütung für die Bereitstellung eines Fahrzeuges aufgrund Wagenstellungsvertrags, das unbenutzt zurückgegeben wird, VII Nebengebührentarif, Teil II/5 des GFT[36]). Standgeld war früher unter Tarifgeltung daher nicht etwa pauschalierter Schadensersatz für entgangene Fracht – es kam nicht darauf an, ob und welche Geschäfte mit welchem Gewinn dem Frachtführer entgangen waren –, sondern Entgelt für die Leistung des Frachtführers, die durch Warten zusätzlich zu der sonst vertragsmäßig geschuldeten Beförderungsleistung erbracht wird.

Heute ist der Begriff des Standgeldes in § 412 Abs. 3 HGB aufgenommen worden.[37] Es handelt sich dabei um die angemessene Vergütung, die der Frachtführer verlangen kann, wenn er über die vereinbarte und/oder angemessene Lade- oder

33 Vgl. *Bischof*, § 1 GüKUMT, Anm. 35; vgl. ferner Anh. I Rdn. 33.
34 Vgl. Rdn. 34ff., insbes. 35.
35 *Koller*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 14 verweist aber mit Recht auf die Regelungen in Art. 10, 11 Abs. 2, 14, 15 und 16 Abs. 1 CMR.
36 *Hein/Eichhoff/Pukall/Krien*, Güterkraftverkehrsrecht, C 525.
37 Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR-Drucks. 368/97, S. 44.

Entladezeit hinaus an der Lade- oder Entladestelle warten muss.[38] In der Praxis werden Standgeldvereinbarungen bei Abschluss des Beförderungsvertrages weniger häufig zwischen gewerblichen Versendern und Spediteuren/Frachtführern geschlossen, häufiger jedoch zwischen Spediteuren/Frachtführern und Frachtführern.

c) Tariffreiheit

33 Die EWG-Tarifverordnung war zuletzt nochmals um ein Jahr über den 31.12.1988 hinaus verlängert worden, zugleich wurden die obligatorischen Tarife auf das Referenztarifsystem umgestellt. Seit dem 1.1.1989 gab es also nur noch Tarifempfehlungen.[39] Ein Jahr später hat der Rat sodann sämtliche Tarife im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr aufgehoben. Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4058/89 vom 21.12.1989, ABl. Nr. L 390/1 vom 30.12.1989[40] regelt: „Die Entgelte für Beförderungen gem. Art. 1 werden ab 1.1.1990 in freier Preisbildung zwischen den Vertragspartnern vereinbart." Art. 1 der Verordnung bestimmt, die Verordnung gelte für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, und zwar auch dann, wenn die Beförderung auf einer Teilstrecke im Transitverkehr durch ein Drittland erfolge oder mit einem Straßenfahrzeug stattfinde, das ohne Umladung der Güter auf ein anderes Verkehrsmittel verladen werde.

Das Bundesverkehrsministerium hat dem durch Verordnung über die Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vom 4.3.1991, BGBl. I, S. 616, entsprochen.[41]

Ist die Fracht nicht ausdrücklich vereinbart, so wird das übliche Entgelt geschuldet (§§ 354 HGB, 632 BGB), hilfsweise das angemessene Entgelt.[42]

d) Nebenkosten

34 Die frei vereinbarte Fracht ist die Gegenleistung für die Leistung des Frachtführers. Sofern nichts anderes vereinbart ist, gilt für die Fracht die vorhersehbare normale Beförderungsleistung des Frachtführers für dieses Gut auf dieser Reise zu dieser Zeit ab. Für Sonder- oder Nebenleistungen kann daneben möglicherweise gesondert eine Vergütung gefordert werden. Zum Teil ergibt sich das aus der CMR selbst, z. B.:

- Art. 7 Abs. 1 lit. a): Kosten infolge unrichtiger Bezeichnung der Empfängeranschrift oder der Ablieferungsstelle,
- Art. 8 Abs. 3: Kosten der Überprüfung von Gewicht oder Menge des Gutes,

---

38 Zur Berechnung vgl. näher *Koller*, § 412 HGB Rdn. 49 und § 415 HGB Rdn. 16.
39 Vgl. dazu *Pirk*, Deregulierung des Preisbildungssystems im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, TranspR 1989, 54.
40 Abgedruckt bei *Hein/Eichhoff/Pukall/Krien*, Güterkraftverkehrsrecht, J 220.
41 Vgl. dazu *Helm*, Eine sonderbare Rechtsverordnung, TranspR 1992, 95.
42 BGHZ 94, 98, 104; *Koller*, § 407 HGB Rdn. 118.

- Art. 10: Kosten der Verbesserung anfänglich mangelhafter Verpackung des Gutes,
- Art. 12 Abs. 5: Kosten der Ausführung einer Weisung des Verfügungsberechtigten,
- Art. 16 i.V. m. Art. 14 und 15: Kosten der Einholung und Ausführung von Weisungen, der Ausladung und Einlagerung des Gutes im Falle von Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen, Kosten des Verkaufs von verderblichem Gut,
- Art. 22 Abs. 2: Kosten der Ausladung und Vernichtung gefährlicher Güter.

Im Einzelnen siehe Erläuterung der vorstehenden Vorschriften.

35 Die zu vergütenden Sonder- oder Nebenleistungen können bestehen in eigenen Leistungen des Frachtführers – die Vergütung hätte dann Entgeltcharakter – oder in Auslagen oder sonstigen Aufwendungen, wozu auch Opfer und Schäden gehören können – dann handelte es sich um Aufwendungsersatz aus Geschäftsbesorgung. Rechtsgrundlage sind deshalb die Entgeltlichkeit des CMR-Beförderungsvertrags selbst,[43] ferner, soweit deutsches Recht Anwendung findet, § 354 HGB (Entgeltlichkeit handelsgewerblicher Geschäftsbesorgung) und § 420 Abs. 1 HGB (hilfsweise Aufwendungsersatz des Geschäftsbesorgers gem. §§ 675, 670 BGB). Es muss sich um Leistungen handeln, die nicht schon durch die Frachtvereinbarung abgegolten sind und die oder deren Anlass nicht der Frachtführer zu vertreten hat. Leistungen, die oder deren Anlass der verfügungsberechtigte Absender oder Empfänger zu vertreten haben, werden dagegen regelmäßig in Betracht kommen.

36 Im Einzelnen: Regelmäßig durch die Fracht abgegolten sind beispielsweise Fahrzeugausstattung mit Isolier-, Kühl- oder Tiefkühleinrichtung, mit Ladebordwand, Kran, Pumpe und Schläuchen bei Tankwagen, Gebläse und Schläuchen bei Silofahrzeugen, ferner die Stellung von Containern, Gitterboxen, Paletten und ähnlichen Gefäßen und Geräten sowie von Ladehilfsmitteln wie Ketten, Gurten, Keilen, Planen, Decken usw. – Es ist schwer vorstellbar, dass solche Leistungen vereinbart werden, ohne dass die Vergütung geregelt würde. Tritt der Fall dennoch ein, käme der Grundsatz zum Tragen, dass die vereinbarte Fracht alle vereinbarten und voraussehbaren Leistungen des Frachtführers abgilt, bis zur Grenze der Treuwidrigkeit, wenn es also gegen Treu und Glauben verstieße, dass sich der Absender darauf beruft.

37 Leistungen zur Transportbegleitung pflegt man besonders zu vereinbaren. Auch hier (vgl. Rdn. 36 am Ende) gilt, dass mangels besonderer Vereinbarung die Fracht alle vereinbarten und voraussehbaren Leistungen des Frachtführers bis zur Grenze der Treuwidrigkeit abgilt. Bei Transportbegleitung ist beispielsweise zu denken an Tierpfleger bei Tiertransporten, an Sicherheitskräfte ggf. mit Begleitfahrzeug bei Transporten in oder durch die GUS-Staaten, aber durchaus

43 Vgl. Art. 1 Rdn. 4

auch in Mitteleuropa, Begleitung von Großraum- oder Schwertransporten[44] durch Polizei oder auch durch privates Begleitpersonal, private Begleitfahrzeuge ohne oder mit Wechselverkehrszeichenanlage (WVA).[45]

38 Die Kosten für Einholung und Befolgung von Weisungen im Falle von Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen kann der Frachtführer nach ausdrücklicher Regelung in Art. 16 Abs. 1 i.V. m. Art. 14 und 15 CMR neben der Fracht gesondert geltend machen.[46] Es genügt, dass für den Frachtführer objektiv ein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis vorliegt. Auf Verschulden des verfügungsberechtigten Absenders oder Empfängers kommt es nicht an. Es darf nur der Frachtführer den Umstand, der zu solchen Kosten geführt hat, nicht verschuldet haben.

39 Führen in der CMR nicht geregelte Fälle dazu, dass der Frachtführer Sonder- oder Nebenleistungen erbringt, so hängt die Erstattung dieser Kosten (Eigenleistungen oder Aufwendungen), sofern sie nicht schon durch die Fracht abgegolten sind,[47] einmal davon ab, ob der verfügungsberechtigte Absender oder Empfänger Mitwirkungs-, also Vertragspflichten verletzt oder sonst den anlassgebenden Umstand zu vertreten hat. Zu denken wäre etwa an grundlose Verzögerung der Be- oder Entladung. Ist der Umstand dagegen nicht von Absender oder Empfänger zu vertreten, tritt er vielmehr zufällig von außen auf, so kommt es darauf an, ob der Frachtführer die Sonder- oder Nebenleistung für erforderlich halten durfte, um die Vollendung des Werks, nämlich den Ablauf der Beförderung und die Ablieferung an den Empfänger zu sichern. Hierfür kommen beispielsweise in Betracht Nachbesserung unterwegs mangelhaft gewordener Verpackung (anfängliche Mangelhaftigkeit fällt unter Art. 10 CMR, vgl. dort und oben Rdn. 34) oder unzureichender Befestigung des Gutes, sonstige unvorhersehbare, unterwegs erforderlich werdende Ladungsfürsorge (Nachbeeisung bei temperaturgeführten Transporten), Arbeitsleistung bei zoll-, polizei-, steuer- oder verwaltungsbehördlichen Überprüfungen (Öffnen und Verschließen der Packstücke, Sortieren des Inhalts, Probeentnahme usw.). Die dafür entstehenden Kosten darf der Frachtführer für erforderlich halten[48] und kann sie folglich ersetzt verlangen. Das gilt nur dann nicht, wenn der Aufwand unverhältnismäßig groß wäre und im Missverhältnis zum Wert des Gutes oder zum Betrag der Fracht stände. Wiederum darf der Frachtführer den Umstand, der zu solchen Kosten führt, nicht zu vertreten haben.

40 Etwas Besonderes gilt in Fällen, in denen es um Verzögerung geht, als Sonder- oder Nebenleistung des Frachtführers (z. B. Standgeld) für unvorhersehbaren Aufenthalt in Betracht kommen.[49] Bei Verzögerungen hat der Frachtführer nicht

---

44 § 29 Abs. 3 StVO.
45 § 39 Abs. 1 lit. a) StVO und Ziff. VI, Nr. 7 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO; vgl. dazu Merkblatt des Bundesministers für Verkehr in Verkehrs-Blatt 1992, S. 217 f. und 1993, S. 788.
46 Rdn. 34 und Erläuterungen zu Art. 14–16 CMR.
47 Vgl. Rdn. 35.
48 §§ 675, 670 BGB.
49 Zu Standgeld vgl. Rdn. 32 und Anh. II Rdn. 63.

nur Vorsatz und Fahrlässigkeit, also Verschulden, zu vertreten – so im Zweifel nach § 276 BGB –, sondern die gesteigerte Sorgfalt im Maßstab des Art. 17 Abs. 2 CMR: die äußerste persönlich und wirtschaftlich zumutbare Sorgfalt.[50] Wenn der Frachtführer für Verzögerungsschäden haftet, die deshalb eintreten, weil er nicht diese äußerste Sorgfalt angewandt hat, dann kann er sich diese Verzögerungen und Aufenthalte nicht als Leistung vergüten lassen.

41 Die Frachtvereinbarung bei originärem Frachtvertrag ist keine Fixkostenvereinbarung eines Spediteurs im Sinne von § 459 HGB. Diese umfasst nicht nur die Vergütung speditioneller Leistungen, sondern gilt auch die Beförderungsleistung ab, mag die Beförderung normal verlaufen oder auf Hindernisse oder Schwierigkeiten stoßen, deren Überwindung Kosten verursacht. Die Fixkostenvereinbarung deckt bis zur Grenze des „Üblichen" auch Unvorhersehbares ab (vgl. § 459 HGB letzter Halbsatz), die Fracht des CMR-Beförderungsvertrags dagegen „nur" die vereinbarten oder voraussehbaren Leistungen des Frachtführers.

e) Fälligkeit der Fracht

42 Die Fälligkeit der Fracht ist heute in § 420 Abs. 1 HGB geregelt; sie ist bei Ablieferung zu zahlen. Normalerweise ist die Beförderung vollendet mit der Ablieferung an den vertragsmäßigen Empfänger.[51] Ablieferung ist Bereitstellung im Einvernehmen mit dem Empfänger; insoweit hat der Frachtführer bei der Auslieferung des Gutes an den Empfänger mitzuwirken. Vollendet ist die Beförderung dann mit der Übergabe an den Empfänger, und damit ist der Frachtanspruch fällig.[52] Im Falle von Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen tritt an die Stelle der Ablieferung das Ablieferungssurrogat Einlagerung. Art. 16 Abs. 2 CMR sagt ausdrücklich, dass damit die Beförderung als beendet gilt. Damit ist Fracht verdient. Freilich hat der Frachtführer nicht voll entsprechend dem Vertrag erfüllt, aber er hat im Sinne des Vertrages eine Teilleistung erbracht: Je näher er räumlich dem vereinbarten Ablieferungsort gekommen ist, einen desto größeren Anteil der vereinbarten Leistung hat er erbracht und folglich die Gegenleistung entsprechend verdient. Früher musste der Rechtsgedanke des § 641 Abs. 1 Satz 2 BGB bemüht werden. Das Werk ist teilweise vollendet, und entsprechend anteilig ist die Fracht verdient. Heute regelt § 420 Abs. 2 HGB, dass dem Frachtführer im Fall von Beförderungs- und Ablieferhindernissen die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung gebührt.

Zu vergüten ist also die sog. Distanzfracht, d.h. der der zurückgelegten Beförderungsstrecke im Verhältnis zur vertragsmäßigen Gesamtstrecke entsprechende Anteil. Hat beispielsweise die vertragsmäßige Gesamtstrecke 1200 km betragen und ist die Beförderung nach 800 km Fahrstrecke durch ein nicht vom Frachtführer zu vertretendes Beförderungs- oder Ablieferungshindernis endgültig unmög-

---

50 Vgl. Art. 17 Rdn. 11 und 217.

51 BGH, 27.10.1988 – I ZR 156/86, TranspR 1989, 60, 63; *Helm*, in: Großkomm. HGB, § 425 HGB Rdn. 81; *Koller*, § 425 HGB Rdn. 40; *Lenz*, Rdn. 341; *Alff*, § 425 HGB Rdn. 10.

52 Wegen Ablieferung im Einzelnen siehe Art. 17 CMR Rdn. 20ff., insbes. 21 und 23.

lich geworden und lagert er dort ein, so hat er zwei Drittel der Vertragsfracht verdient. Lagert der Frachtführer bei sich selbst ein, gilt nun Verwahrungs-, d.h. Lagerrecht (siehe dazu im Einzelnen Art. 16 Rdn. 16).

f) Frachtüberweisung und Nachnahme

43 Der Ausdruck Frachtüberweisung stammt aus dem früheren deutschen Recht (§ 69 Abs. 1 EVO und § 21 Abs. 1 KVO). Danach hat der Absender die Wahl, ob er die Fracht bei Aufgabe des Gutes bezahlen oder auf den Empfänger überweisen will. Frachtüberweisung bedeutet nicht einen Vertrag zwischen Absender und Frachtführer zu Lasten des Empfängers, der die Fracht zahlen soll; einen Vertrag zu Lasten Dritter gibt es nicht.[53] Die Frachtüberweisung hat ihren Grund darin, dass der Frachtführer die Fracht mit Ablieferung an den Empfänger verdient hat (Rdn. 42), dass Gütertransport weithin der Erfüllung von Kaufgeschäften dient und sehr viele Kaufverträge – gerade als Versendungskauf gem. § 447 BGB – die Lieferung auf Rechnung und Gefahr des Käufers enthalten. Dann ist es kaufmännisch einfach und vernünftig, wenn der Käufer, der aufgrund des Kaufvertrages die Beförderung bezahlen soll, in seiner Eigenschaft als Empfänger die Fracht direkt an den Frachtführer zahlt. Gütertransport ist ein kaufmännisches Geschäft, und auf diese Weise wird es am einfachsten abgewickelt.[54]

44 Frachtüberweisung bedeutet daher, dass zwar der Absender als Vertragspartner Frachtschuldner ist und bleibt,[55] dass aber der Frachtführer sich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes um Einziehung der Fracht vom Empfänger bemühen soll. Dazu dient ihm die Vorschrift, dass der Empfänger durch Annahme von Gut und Frachtbrief verpflichtet wird, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.[56] „Nach Maßgabe des Frachtbriefs“ oder, wie es in Art. 13 Abs. 2 CMR heißt, „die aus dem Frachtbrief hervorgehenden Kosten“ bedeutet nicht, dass der geschuldete Betrag ziffernmäßig im Frachtbrief genannt sein müsste. Es genügt vielmehr, wenn der Frachtbrief den Umfang der Zahlungspflicht des Empfängers durch Bezugnahme auf einen Tarif erkennen lässt.[57] Der zu zahlende Betrag muss sich überhaupt aus dem Frachtbrief ermitteln lassen.[58]

Versäumt der Frachtführer, sich um das Inkasso zu bemühen, kann das die Verletzung einer beförderungsvertraglichen Nebenpflicht sein,[59] die dem Absender

---

53 BGH, 7.12.1959 – II ZR 36/58, VersR 1960, 111; *Willenberg*, § 21 KVO Rdn. 1.

54 Zur Frachtüberweisung insgesamt vgl. *Valder*, Rechtsprobleme bei Unfrei-Sendungen, Der Spediteur 1994, 27.

55 *Helm*, in: Großkomm. HGB, Anm. zu § 21 KVO; *Lenz*, Rdn. 340, 994f.; *Willenberg*, § 21 KVO Rdn. 1f.

56 Art. 13 Abs. 2 CMR, § 25 Abs. 1f. KVO, § 436 HGB.

57 BGH, 13.1.1970 – I ZR 35/69, NJW 1970, 604 mit Literaturhinweisen.

58 Vgl. Art. 13 CMR Rdn. 36; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 13 CMR Rdn. 4 und § 436 HGB Rdn. 15; *Koller*, Art. 13 CMR Rdn. 11; *Lenz*, Rdn. 1013; BGH, 25.4.1991 – III ZR 74/90, VersR 1991, 1037, 1038: „die dem Frachtbrief zu entnehmenden Auslagen“.

59 *Koller*, § 21 KVO Rdn. 2; *Willenberg*, § 21 KVO Rdn. 3.

jedenfalls ein Leistungsverweigerungsrecht bietet, wenn der Frachtführer von ihm Zahlung verlangt. Absender und Empfänger sind deshalb nicht echte Gesamtschuldner, der Frachtführer hat kein beliebiges Wahlrecht, wen er in Anspruch nehmen will. Untereinander sind Absender und Empfänger regelmäßig gerade nicht zu gleichen Anteilen zur Frachtzahlung verpflichtet, regelmäßig ist im Kaufvertrag etwas anderes bestimmt (vgl. § 426 Abs. 1 BGB). Und wenn einer durch Frachtzahlung den Frachtführer befriedigt, geht die Frachtforderung auch nicht auf ihn über (§ 426 Abs. 2 BGB).[60]

45 Die Grundsätze über die Frachtüberweisung gelten auch außerhalb der Tarife für Eisenbahn und Güterfernverkehr, also auch für die Beförderungsverträge nach CMR. Das ergibt sich aus dem Grundsatz der Vertragsfreiheit für den Beförderungspreis (Rdn. 33). Üblicherweise wird dafür die Vereinbarung „unfrei" verwandt. Durch die Vereinbarung „unfrei" wird der Frachtführer verpflichtet, sich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers um die Einziehung der Fracht – und der sonstigen Kosten – vom Empfänger zu bemühen. Er muss den Empfänger also bei Ablieferung vor Übergabe zur Zahlung auffordern. Er kann sein Pfandrecht ausüben und das Gut nur Zug um Zug gegen Frachtzahlung aushändigen (Art. 13 Abs. 2 CMR). Das muss er aber nicht tun. Befinden sich beispielsweise mehrere Partien auf dem LKW und würde das Verbleiben dieser Partie auf dem LKW die Ablieferung und Ausladung der anderen Partien an andere Empfänger behindern oder hat der CMR-Frachtführer bereits eine Rückladung in Aussicht, für deren Beförderung er seinen LKW frei und entladen braucht, so darf er abliefern und übergeben, ohne die Fracht sofort einzuziehen. Er muss dann aber nachträglich dem Empfänger eine Rechnung über die Fracht schicken und ihn zur Zahlung auffordern. Er muss nicht klagen oder einen Rechtsanwalt beauftragen. Misslingt das Inkasso beim Empfänger, so bleibt der Absender als Vertragspartner und Frachtschuldner zahlungspflichtig.

46 Von der Frachtüberweisung zu unterscheiden ist die *Nachnahme*. Den Nachnahmebetrag *muss* der Frachtführer vom Empfänger *einziehen*, andernfalls darf er das Gut nicht abliefern, insbes. nicht dem Empfänger übergeben,[61] und hat den Wert des Nachnahmebetrages an den Absender auszukehren. Bei der *Frachtüberweisung* hat der Frachtführer sich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns um das Inkasso der Fracht und etwaiger sonstiger Kosten beim Empfänger zu *bemühen* und behält alsdann den Betrag.[62]

– Die Nachnahme dient dem – sofortigen – Inkasso zugunsten des Absenders; davon macht der Verkäufer beispielsweise Gebrauch, wenn er den Kaufpreis sofort bezahlt haben möchte. Die Frachtüberweisung dagegen dient der Ver-

60 Insoweit *Valder*, Rechtsprobleme bei Unfrei-Sendungen, Der Spediteur 1994, 27; vgl. oben Rdn. 43 a. E., unvollständig.
61 Vgl. zu Art. 21 Rdn. 104.
62 *Valder*, Rechtsprobleme bei Unfrei-Sendungen, Der Spediteur 1994, 27: Mit der Nachnahme zieht der Frachtführer eine fremde Forderung ein, bei Frachtüberweisung eine eigene.

einfachung der Abwicklung eines Versendungskaufs auf Rechnung des Käufers.
– Wert-(Kaufpreis-)Nachnahme und Frachtüberweisung können innerhalb desselben Vertrages vereinbart werden; Frachtnachnahme und Frachtüberweisung schließen sich jedoch gegenseitig aus.

5. Leistungsstörungen

a) Störungen der Beförderungsleistung

47 Wegen Totalverlust, Teilverlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung siehe im Einzelnen Art. 17 ff. Die CMR weist bewusst kein geschlossenes System der Leistungsstörungen auf.[63] Liegt eine sonstige Schlechterfüllung oder eine Nebenpflichtverletzung vor, die bei Anwendbarkeit des deutschen nationalen Rechts nach den Regeln der sog. positiven Vertragsverletzung (§ 280 Abs. 1 BGB) zu lösen sind, ist dies dann möglich, wenn die CMR bewusst keine Regelung enthält, wobei aber die Haftungsbegrenzung nach § 433 HGB zu beachten ist.[64] Die Frage, ob ein CMR-Vertrag als absolutes oder relatives Fixgeschäft wirksam geschlossen werden kann, wurde unter Verweis auf die abschließenden Regelungen über die Lieferfristüberschreitung verneint.[65]

b) Störungen der Entgeltleistung

48 Bei Unmöglichkeit, Unvermögen, Verzug der Frachtzahlung richten sich die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht. Nach deutschem Recht sind die §§ 420 und 421 HGB sowie die §§ 280 ff. und 320 ff. BGB zu beachten.[66]

6. Einfluss von Störungen der Beförderungsleistung auf den Frachtanspruch; Art. 23 Abs. 4 CMR

a) Wegfall des Frachtanspruchs

49 Bei Totalverlust des Gutes findet keine Ablieferung statt. Die Fracht ist nicht verdient.[67] Dem Totalverlust ist hier die Totalbeschädigung gleichzustellen, da der Transport für den Empfänger wertlos war. Das Werk-, hier also das Ablieferungsrisiko trägt der Frachtführer, § 644 BGB. Der Anspruch auf Fracht und Nebenkosten entfällt.

---

63 *Herber/Piper*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 27; *Koller*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 22 ff.
64 *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 14.
65 OLG Düsseldorf, 7.3.2007 – 18 U 115/06, TranspR 2007, 196.
66 Vgl. im Einzelnen *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 20 m.w.N.
67 §§ 641, 646 BGB Rdn. 42.

b) Rückforderung des Vorausgezahlten als eigenständiger Anspruch aus internationalem Einheitsrecht

50 War die Fracht vorausbezahlt, muss sie folglich zurückerstattet werden. Das schreibt Art. 23 Abs. 4 CMR ausdrücklich vor. Nach deutschem Recht könnte der Anspruch auf Rückzahlung der vorausbezahlten Fracht ein Bereicherungsanspruch sein, und der Frachtführer könnte bei Rechtsfolgeverweisung auf §§ 812 ff. BGB den Einwand des Wegfalls der Bereicherung erheben, § 818 Abs. 3 BGB. Das berücksichtigte indessen nicht genügend den eigenständigen Charakter der Vorschrift des Art. 23 Abs. 4 CMR als internationales Einheitsrecht. Sie sagt ja nicht nur, dass bei Totalverlust der Frachtanspruch ganz und bei Teilverlust anteilig entfällt und vorausbezahlte Fracht zurückzuerstatten ist, sondern sie bestimmt i.V. m. Art. 25 Abs. 1 CMR, der ausdrücklich auch auf Art. 23 Abs. 4 CMR verweist, dass entsprechend anteilig dasselbe bei Beschädigung gilt: Auch bei Beschädigung mindert sich entsprechend der Höhe des Schadens, also der Wertminderung, der Anspruch auf Fracht, und vorausbezahlte Fracht ist dementsprechend anteilig zurückzuerstatten. Dies entspricht nun auch dem deutschen Recht, vgl. § 432 HGB. Der vollständige oder anteilige Rückforderungsanspruch aus Art. 23 Abs. 4 CMR im Falle vorausbezahlter Fracht ist ein auf internationalem Einheitsrecht beruhender, eigenständiger Anspruch, und deshalb kann ihm nicht mit Wegfall der Bereicherung begegnet werden.[68]

51 Bei Totalverlust ist die Fracht (mit Nebenkosten, siehe Rdn. 54) überhaupt nicht verdient, etwa Vorausbezahltes ist voll zurückzuerstatten, bei Teilverlust und bei Beschädigung anteilig. Bei Frachten, die üblicherweise nach Güterart, Gewicht und Entfernung aufgebaut sind, könnte man bei Teilverlust den zu erstattenden Anteil nach Gewicht rechnen. Weil aber bei Beschädigung das Ausmaß der Wertminderung nach Art. 25 Abs. 1 CMR entscheidend ist, sprechen Gründe einheitlicher Handhabung des Rückforderungsanspruchs dafür, auch bei Teilverlust den Rückforderungsanspruch nach der Wertminderung zu rechnen. Dafür spricht auch, dass der Verlust von Teilen die ganze Sendung entwerten kann.[69] Wenn man den Rückforderungsanspruch bei jeder Art von Güterschaden einheitlich nach dem Grad des Wertverlustes bemisst, gelangt man zu einheitlicher Handhabung. Dem widerspricht es nicht, dass der Rückforderungsanspruch kein Schadensersatzanspruch ist (Rdn. 55). Er wird nur der Höhe nach durch das Ausmaß des Güterschadens bestimmt. Dies entspricht insbes. § 432 HGB, letzter Halbsatz.

52 Auf den Rückforderungsanspruch finden Art. 31 CMR über den Gerichtsstand und Art. 32 CMR über die Verjährung Anwendung. Sofern nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit vorliegen, beträgt die Verjährungsfrist ein Jahr. Ihr Beginn hängt nicht ab von Charakter und Inhalt des Anspruchs. Die Verjährungsvorschriften des Art. 32 CMR gelten nicht nur für Ansprüche, die ihren Rechtsgrund

---

68 BGH, 14.12.1988 – I ZR 235/86, TranspR 1989, 141 = VersR 1989, 309 = NJW-RR 1989, 481 = RIW 1989, 389.

69 Vgl. zu Art. 23 CMR Rdn. 19.

in der CMR oder einem CMR-Beförderungsvertrag haben, sondern für alle Ansprüche,[70] die tatbestandlich-tatsächlich aus einer Beförderung herrühren, wenn nur diese Beförderung der CMR unterliegt.[71] Deshalb fällt darunter auch der Rückforderungsanspruch zuviel gezahlter Fracht gem. Art. 23 Abs. 4 CMR. Und deshalb richtet sich der Beginn der Verjährungsfrist tatbestandlich-tatsächlich nach den in Art. 32 Abs. 1 lit. a) bis c) CMR genannten Tatumständen, mit denen der Frachtrückforderungsanspruch zu tun hat: Wird zuviel bezahlte Fracht zurückgefordert wegen Teilverlust oder Beschädigung, so beginnt die Verjährungsfrist mit der Ablieferung (lit. a), bei Totalverlust mit dem Ende der vereinbarten Lieferfrist oder mit Ablauf des 60. Tages nach Übernahme des Gutes durch den Frachtführer (lit. b). Andere Fälle als Totalverlust, Teilverlust oder Beschädigung gibt es nicht; insbes. besteht bei Lieferfristüberschreitung kein Frachtrückforderungsanspruch (vgl. Rdn. 53).

53 Im Falle der Lieferfristüberschreitung gilt der Verfall der Fracht nicht, hier gibt es keine Rückforderung. Art. 23 Abs. 4 CMR behandelt ausdrücklich nur Total- und Teilverlust, Art. 25 CMR die Beschädigung, beide gelten daher nicht für den reinen Vermögensschaden durch Lieferfristüberschreitung. Hier wird ja tatsächlich die vollständige Substanz abgeliefert, folglich ist die Fracht auch in voller Höhe verdient. Bei Überschreitung der Lieferfrist wird – anders als beim Güterschaden – nicht Wertersatz geschuldet, sondern Schadensersatz, Art. 23 Abs. 5 CMR. Die vielleicht vergebliche Aufwendung der Fracht kann im Einzelfall bei der Berechnung des erlittenen Schadens eine Rolle spielen und in die Schadenrechnung eingehen. Die Höhe der Fracht begrenzt jedenfalls die Entschädigungsleistung.[72]

54 Der Rückforderungsanspruch bezieht sich nicht nur auf die Fracht im engeren Sinne, sondern auch auf „Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung entstehende Kosten". Dieser Begriff erscheint nun in einem besonderen Licht.[73] Wenn und weil Art. 23 Abs. 4 CMR den Satz aufstellt, dass im Falle von Güterschaden der Frachtführer die Fracht nicht voll verdient und folglich etwa vorausbezahlte Fracht anteilig zurückzuerstatten hat, kann das nicht nur für die Fracht im engeren Sinne gelten, sondern auch für die Nebenkosten, die der Frachtführer neben der Fracht sonst verlangen könnte: Ersatz von Aufwendungen und Vergütung eigener Nebenleistungen, die der Frachtführer zum Zwecke der Beförderung dieses Gutes auf dieser Reise gemacht und erbracht hatte und die er für erforderlich hatte halten dürfen.[74] Der Rückforderungsanspruch des Art. 23 Abs. 4 CMR betrifft damit nicht nur die Fracht, sondern das Gesamtentgelt des Frachtführers.

55 Art. 23 Abs. 4 CMR behandelt also nicht Schadensersatz des Absenders oder Empfängers, sondern den Einfluss von Güterschaden auf das Entgelt des Fracht-

---

70 BGH, 14.5.2009 – I ZR 208/06, TranspR 2009, 477.
71 Vgl. Art. 32 Rdn. 1 ff., insbes. Rdn. 3.
72 Vgl. im Einzelnen dazu Art. 23 CMR Rdn. 42.
73 Vgl. dazu Art. 23 CMR Rdn. 24 ff.
74 Vgl. dazu oben Rdn. 34 ff., insbes. Rdn. 37–40, sowie zu Art. 16 CMR Rdn. 5.

führers, ob und in welcher Höhe er es verdient hat, wie viel er ggf. fordern kann und wie viel er folglich im Falle der Vorauszahlung zurückerstatten muss.

IV. Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsverträgen

1. Oberbegriff Verkehrsvertrag

56 Verkehrsvertrag ist der Oberbegriff aller Verträge über alle Leistungen, die mit Gütertransport zusammenhängen. Er stammt aus Ziff. 1.1 SVS/RVS und findet sich heute in Ziff. 2.1 ADSp. Danach sind Verkehrsverträge alle Speditions-, Fracht- und Lagerverträge einschließlich aller üblichen Nebenleistungen. Mit dem Begriff Verkehrsvertrag ziehen die ADSp eine Klammer um alle transportrelevanten Vertragstypen. Die ADSp gelten für alle Arten von Verkehrsverträgen. Der Begriff umfasst so den ganzen Arbeitsbereich des Spediteurs, nicht nur die reine Besorgung nach § 453 HGB (vgl. Rdn. 73).

57 Zur Abgrenzung des CMR-Frachtvertrages von der Spedition siehe im Einzelnen Rdn. 64 ff., insbes. Rdn. 77–89.

Lagerung ist die stationäre Ruhe und Aufbewahrung von Gütern des Auftraggebers, dem Einlagerer; gewollt, verfügt, disponiert und folglich als Hauptleistung vereinbart.[75] Davon zu unterscheiden ist die verkehrsbedingte Lagerung, auch Vor-, Zwischen- oder Nachlagerung genannt.[76] Die verkehrsbedingte Zwischenlagerung ergibt sich aus dem Ablauf der Gesamtbeförderung, vergleichbar dem Zwischenaufenthalt im Wartesaal beim Umsteigen zwischen zwei Zügen.

2. Fracht- und verwandte Verträge

a) Frachtvertrag

58 Der Fracht- oder Beförderungsvertrag (zum Begriff vgl. oben Rdn. 17 ff., insbes. Rdn. 22) hat als Hauptleistung zum Inhalt die körperliche Ortsveränderung des Gutes. Der Absender bestimmt das Ziel, den Empfänger, der Frachtführer bestimmt den Weg und hat Obhut über das Gut. Deshalb haftet er auch für Güterschäden, die während seiner Obhuts- oder Gewahrsamszeit eintreten. Besteht, wie nach Art. 17 CMR, Ladungshaftung auch ohne Verschulden, spricht man von Obhuts-, Gefährdungs- oder Gewährhaftung.[77]

75 Vgl. §§ 467 ff. HGB und Ziff. 15 §§ 43 ff. ADSp.
76 Vgl. Ziff. 3. 3. 3 SVS/RVS.
77 Vgl. dazu Art. 17 CMR Rdn. 3, 4 ff., 9 ff., 12.

b) Miete des Beförderungsmittels

59 Es kommt vor, dass das Transportfahrzeug als Beförderungsmittel einem anderen zum Gebrauch überlassen, also vermietet wird. Der Mieter bestimmt den Einsatz des Fahrzeuges, führt Regie und hat das Beförderungsgut in seiner Obhut. Der reine Mietvertrag unterliegt natürlich nicht der CMR. Liegt eine Umgehung des GüKG vor, kann ein solcher Vertrag aber als CMR-Beförderungsvertrag angesehen werden.[78]

Wird nicht nur das Beförderungsmittel selbst, sondern einschließlich Kraftfahrer gemietet, wäre das eine Kombination von Miete mit Dienstverschaffung (Arbeitnehmerüberlassung); die Regie liegt wiederum beim Mieter.

c) Charter

60 Behält dagegen der Vermieter Beförderungsregie und Obhut, wäre das eine besondere Form eines Frachtvertrages. Man spricht von Charter, Frachtcharter oder Verfrachtung des Schiffes, vgl. §§ 556, 557 HGB. Der Vercharterer überlässt dem Charterer ganz oder teilweise das Schiff, und der Charterer benutzt den ihm zur Verfügung gestellten Schiffsraum mit den Gütern, die er befördern lassen möchte. Im Einzelfall kann die Abgrenzung schwierig sein, insbesondere wenn der Charterer nicht „eigenes" Gut in dem ihm zur Verfügung gestellten Schiffsraum befördern lässt, sondern seinerseits als Verfrachter konsensual einen See-Frachtvertrag abschließt und diesen dadurch erfüllt, dass er die zu befördernden Güter in den ihm zur Verfügung gestellten Schiffsraum lädt oder laden und befördern lässt.[79] Denkbar ist Charter auch im Straßengüterverkehr, müsste aber ausdrücklich vereinbart sein.

d) Lohnfuhr

61 Vom Begriff her ist Lohnfuhr eine Kombination von Miete und Dienstverschaffung ähnlich der Charter; von Lohnfuhr spricht man indessen nur im Straßengüterverkehr. In der Schiff- und Luftfahrt hat sich der Begriff Charter eingebürgert. Die Lohnfuhr war in § 25 AGNB, die seit dem 1.7.1998 nicht mehr gelten, als Sonderfall des Beförderungsvertrages im Straßengüternahverkehr erwähnt. Da die Unternehmereigenschaft im Straßengüterverkehr ordnungsrechtlich durch das GüKG reglementiert ist, kann ein Unternehmer diese seine ordnungsrechtliche Unternehmereigenschaft nicht vertragsrechtlich auf einen anderen übertragen, er hat die Obhut über das Gut und schuldet die Ablieferung.[80] Der Auftrag-

78 OLG Hamm, 12.2.1987, TranspR 1988, 65; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 29.

79 Dazu und zu Rdn. 59 vgl. *Helm*, in: Großkomm. HGB, § 425 HGB Rdn. 44; *Koller*, § 425 HGB Rdn. 7; *Lenz*, Rdn. 160; ferner *Schaps/Abraham*, Vor § 556 HGB Anm. 17; *Prüßmann/Rabe*, § 556 HGB.

80 OLG Hamm, 12.2.1987, TranspR 1988, 65; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 29.

geber (= „Mieter“ und „Dienstberechtigter“) bestimmt den Einsatz des Fahrzeuges im Einzelnen.[81] Trotz dogmatischer Untiefen und arbeitsrechtlicher Probleme, die hier nicht erörtert werden sollen, kommen *Jesser-Huß*[82] und *Otte*[83] zu der praktisch einfachen Lösung, dass der Lohnfuhrunternehmer nach der CMR haftet, wenn der Zweck der Lohnfuhr die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern ist.

Im Gegensatz zum BGH, der allerdings bisher nur nationale Lohnfuhr, also nicht grenzüberschreitende Lohnfuhr zu entscheiden hatte und dabei unter altem GüKG immer zu einer Haftung des Lohnfuhrunternehmers nach Frachtrecht gelangte,[84] hat der OGH entschieden, dass der Lohnfuhrvertrag nicht der CMR unterliegt und deshalb der Lohnfuhrunternehmer auch nicht nach der CMR haftet.[85] Diesen Rechtsstandpunkt hat der OGH drei Jahre später bestätigt.[86] Der OGH vertritt die Ansicht, der Lohnfuhrunternehmer habe nur für die durchschnittliche berufliche und fachliche Qualifikation und die Arbeitsbereitschaft der von ihm zur Verfügung gestellten Arbeitskräfte einzustehen.[87] In jüngerer Zeit hat das OLG Innsbruck diesen Standpunkt wiederholt.[88]

Tatsächlich kommt es auf die konkrete Ausgestaltung des Lohnfuhrvertrages an, nämlich ob ein ladungsbezogener (einzelner) Lohnfuhrvertrag vorliegt, der dem Beförderungsvertrag nahesteht – dann ist die CMR anwendbar – oder ein „überlassender“ (andauernder) Lohnfuhrvertrag vorliegt, der dem Mietvertrag nahesteht, auf den die CMR nicht anwendbar ist.

e) Schleppvertrag

Von Schleppen spricht man, wenn ein Fahrzeug durch ein anderes gezogen wird. **62**
Gebräuchlich ist das Schleppen in der Binnenschifffahrt, kommt aber auch auf der Straße vor. Den Charakter eines Frachtvertrages hat der Schleppvertrag dann, wenn der Schlepper Obhut am geschleppten Fahrzeug und ggf. dessen Ladung hat, wie das im Straßengüterverkehr z. B. beim Abschleppen liegen gebliebener Kraftfahrzeuge der Fall ist, aber auch dann, wenn ein Auflieger oder Anhänger mit oder ohne Ladung befördert wird, d. h., einem bestimmten Empfänger abgeliefert werden soll, und wenn der Schlepper Richtung und Geschwindigkeit (Kurs und Fahrt) bestimmt, also „eine Führungsrolle in Form der nautischen Lei-

81 Vgl. dazu BGH, 17.1.1975 – I ZR 119/73, NJW 1975, 780 = BB 1975, 857 = DB 1975, 781 = MDR 1975, 469 = VersR 1975, 369 = ETR 1976, 760 mit Hinweis auf frühere Urteile; ferner OLG Düsseldorf, 26.7.1984 – 18 U 240/83, VersR 1984, 935; *Helm*, in: Großkomm. HGB, § 425 HGB Rdn. 45; *Koller*, § 425 Rdn. 7; *Lenz*, Rdn. 161–163.
82 MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, vor Art. 1 CMR Rdn. 9.
83 *Otte*, in; Ferrari/Kieninger/Mankowski et al., Art. 1 CMR Rdn. 8.
84 BGH, 22.4.1977 – I ZR 18/76, VersR 1977, 662; BGH, 17.1.1975 – I ZR 119/73.
85 OGH, 6.9.1980, ZfRV 1981, 44.
86 OGH, 8.9.1983, TranspR 1984, 281.
87 OGH, 8.9.1983, TranspR 1984, 281.
88 OLG Innsbruck, Beschluss vom 20.6.1995, TranspR 1997, 343.

tung übernimmt".[89] In der Binnenschifffahrt ist der Schleppkahn bemannt, er steuert eigenverantwortlich dem Schlepper nach, behält die Obhut über seine Ladung und schuldet frachtrechtlich die Ablieferung. Hier ist der Schleppvertrag kein Fracht-, sondern ein allgemeiner Werkvertrag.[90]

f) Abfallbeseitigung, Entsorgung

63 Ein Vertrag über die Beseitigung von Abfällen wurde früher zuweilen deshalb nicht als Frachtvertrag angesehen, weil es an einem bestimmten Ablieferungsort fehlte. Abfälle sollten ja nicht einem bestimmten Empfänger am Bestimmungsort abgeliefert, sondern nur „irgendwohin weg-"gebracht werden.[91] In aller Regel wird heute aber ein Auftrag zur Abfallbeseitigung mindestens stillschweigend den Inhalt haben, dass das Gut auf eine zugelassene Deponie verbracht werden soll.[92] Die Abfallbeseitigung ist dann Frachtvertrag.

3. Abgrenzung Fracht-/Speditionsvertrag

a) Schwierigkeiten in der Praxis

64 Im deutschen Recht sind die Begriffe Speditionsgeschäft und Fracht oder Spediteur und Frachtführer gesetzlich einfach und klar definiert durch § 453 HGB einerseits sowie durch § 407 HGB andererseits; der Spediteur besorgt, d.h., er organisiert die Beförderung (Schreibtisch- oder Sofaspediteur), der Frachtführer führt sie aus. Der Spediteur schuldet Dienstleistung, der Frachtführer den Erfolg der Ablieferung beim Empfänger (Rdn. 28). Dennoch bereitet die Abgrenzung in der Praxis immer wieder Schwierigkeiten. Das hängt einmal damit zusammen, dass die zur Beschreibung der Leistungen verwandten Begriffe unscharf und teils sogar synonym verwandt werden: transportieren, Transportauftrag, den Transport übernehmen, verbringen, übernehmen und bringen, liefern usw. Häufig sind die Beteiligten sich über die gesetzliche Bedeutung der verschiedenen Begriffe nicht klar, so wurden und werden immer wieder von Verladern und Verkehrsbetrieben Frachtbrief-Formulare für die Dokumentierung eines Vertrages verwandt, der kein Frachtvertrag sein soll, und das trotz jahrelanger und teils recht massiver Hinweise auf die fatalen Folgen solcher „Ungenauigkeiten".[93]

65 Aus der Gesamtheit aller tatsächlichen Umstände arbeitet man im Einzelfall die Bedeutung der verschiedenen Merkmale heraus und bewertet sie: Wortlaut des Auftrages, Vorbeziehungen der Parteien, Abwicklung früherer vergleichbarer

89 Vgl. BGH, 16.3.1956 – I ZR 132/54, VersR 1956, 367; OLG Hamburg, 31.12.1992 – 6 U 64/92, TranspR 1993, 194, 196.
90 Vgl. BGH, 14.3.1957 – II ZR 334/55, VersR 1956, 286.
91 Vgl. den Hinweis von *Helm*, in: Großkomm. HGB, § 425 HGB Rdn. 35 auf *Ratz* in der Vorauflage.
92 *Helm*, in: Großkomm. HGB, § 425 HGB Rdn. 35; *Koller* § 425 HGB Rdn. 9.
93 Vgl. *Bönisch*, Kundensatzfibel, 6. Aufl. 1969, S. 70ff.

Geschäfte, Vergütungs- und Abrechnungspraxis, Geschäftspapiere, Bezeichnung der Beteiligten in Begleitpapieren, eigener Fuhrpark des Auftragnehmers, Vorbehandlung des Gutes usw. (vgl. *Piper*, Rdn. 4). Die Rechtsprechung hatte häufig mit der Abgrenzung zwischen Fracht- und Speditionsvertrag zu tun und ist widersprüchlich.[94] Zusammenfassend kann gesagt werden:

1. Die Verwendung eines Formulares mit dem Aufdruck „Versandauftrag" spricht für sich gesehen weder für noch gegen einen Speditionsvertrag. **66**

2. Die Verwendung des Begriffes „Spediteur" lässt keinen sicheren Schluss daraufhin zu, dass ein Speditionsvertrag gewollt ist. Gleiches gilt für die Nichtausstellung eines Frachtbriefes. **67**

3. Gelernte Speditionskaufleute müssen wissen, dass deutsche Spediteure im Zweifel Speditionsverträge schließen wollen. **68**

Heute dürfte die Abgrenzung zwischen Fracht- und Speditionsvertrag angesichts der Neuregelung des Transportrechtes in den §§ 407 HGB einerseits und in den §§ 453 ff. HGB andererseits nicht mehr für eine derart kontroverse Auseinandersetzung führen wie in der Vergangenheit. Der Grund hierfür ist, dass die frachtähnlichen Betätigungsformen des Spediteurs, der Selbsteintritt sowie die Fixkosten- und Sammelladungsspedition (§§ 458–460 HGB) hinsichtlich der Beförderung bzw. dem Bewirken der Beförderung in Sammelladung dem Frachtrecht gleichgestellt sind und auch die Obhutsphase des (reinen) Spediteurs haftungsrechtlich dem nationalen Frachtrecht unterstellt wurde (§ 461 Abs. 1 HGB). Dieses ist bekanntlich inhaltlich der Haftung des CMR-Frachtführers nachgebildet worden (§§ 425 ff. HGB). **69**

b) Zwei Spediteurbegriffe: HGB und ADSp

Den besten Ansatz zur Lösung gewinnt man, indem man sich vergegenwärtigt, dass es im deutschen Recht zwei verschiedene Spediteurbegriffe gibt, folglich auch zwei verschiedene Arten von Speditionsverträgen. Gesetzlich wird der Spediteur durch § 453 HGB definiert als jemand, der sich verpflichtet, Güterversendungen zu besorgen. Dies bedeutet, der Spediteur verpflichtet sich gegenüber dem Versender, mit einem Frachtführer einen darauf abzielenden Vertrag zu schließen. Gesetzlich wird der Spediteur definiert durch den Typus des Vertrages, den er bei diesem Geschäft mit diesem Partner abschließt. Spediteur im Sin- **70**

94 BGH, 23.6.1978 – I ZR 170/76, VersR 1978, 946; BGH, 10.2.1983 – I ZR 84/81, VersR 1983, 551; BGH, 11.7.1985 – I ZR 36/83, TranspR 1985, 333 = VersR 1985, 1138; BGH, 6.12.1990 – I ZR 138/89, TranspR 1991, 114, 117 = VersR 1991, 480; LG Berlin, 4.5.1983 – 99 O 200/81, TranspR 1985, 134; LG Erlangen-Nürnberg, 21.6.1991 – 5 HKO 3646/90, TranspR 1992, 188, 189; OLG München, 5.7.1989 – 7 U 5947/88, TranspR 1990, 16 = NJW-RR 1989, 1434 = RIW 1989, 743; OLG München, 12.4.1990 – 23 U 3161/88, TranspR 1990, 280 = NJW-RR 1991, 230; OLG Düsseldorf, 7.12.1989 – 18 U 139/89, TranspR 1990, 188; OLG Hamburg, 14.5.1992 – 6 U 14/92, TranspR 1993, 28; OLG München, 21.2.1992 – 23 U 4651/91, TranspR 1992, 185; OLG München, 31.7.1992 – 23 U 6901/91, BB 1992, 1744; OLG Stuttgart, 25.5.1970 – 6 U 2/70, VersR 1972, 532.

ne des Gesetzes ist ein Betrieb daher immer nur bei dem konkreten Geschäft mit dem konkreten Kunden. Derselbe Betrieb kann zu derselben Zeit gegenüber einem anderen Kunden etwas anderes sein, z. B. Frachtführer oder Lagerhalter. Auch diese beiden Begriffe werden gesetzlich durch § 407 und § 467 HGB durch den Typus des Vertrages definiert, den die Person gerade für dieses Geschäft mit diesem Kunden abgeschlossen und sich verpflichtet hat: „das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern" oder „das Gut zu lagern und aufzubewahren".

71 Neben diesem gesetzlichen Spediteurbegriff gibt es in der deutschen Rechtswirklichkeit seit 1927 den ganz anderen Spediteurbegriff der ADSp. Diese definieren den Begriff nicht unmittelbar, sondern setzen ihn als vorgegeben voraus. Indirekt sagt allerdings Ziff. 2. 1 ADSp unzweideutig, wie die ADSp den Spediteurbegriff verstehen: „Die ADSp gelten für Verkehrsverträge über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte betreffen". Hiermit wird der Spediteur berufsständisch definiert als ein Gewerbebetrieb und Kaufmann, der (grundsätzlich) alle mit dem Speditionsgewerbe zusammenhängenden Geschäfte zu verrichten bereit ist; ausdrücklich werden in diesem Zusammenhang beispielhaft aufgezählt Speditionsgeschäfte (im Sinne des Gesetzes), Frachtgeschäfte (im Sinne des Gesetzes), Lager- und Kommissionsgeschäfte (im Sinne des Gesetzes). So ist der Spediteur im Sinne der ADSp der Oberbegriff der gesetzlich vertragstypisch definierten Verkehrsträger.

72 Für alle seine Verrichtungen, soweit sie zum Speditionsgewerbe (im weitesten Sinne) gehören, gelten die ADSp. Gerade seit der Änderung des § 1 HGB[95] gebietet es sich in der Tat, von Speditionsgewerbe zu sprechen, denn § 1 HGB setzt nicht mehr an den Handelsgeschäften, sondern am Handelsgewerbe an.

73 Den Vertrag, den ein ADSp-Spediteur abschließt, nennt man Verkehrsvertrag, der damit der Oberbegriff der gesetzlich definierten Vertragstypen Spedition, Fracht, Lager, Kommission, Dienstleistung einschließlich ihrer Kombinationen und einschließlich aller Nebenleistungen ist. Der Begriff Verkehrsvertrag stammte aus dem früheren SVS/RVS, der in Ziff. 1. 1 den Gegenstand dieser Versicherung als im Speditionsgewerbe übliche Vereinbarungen beschreibt und dafür den Begriff Verkehrsvertrag prägte (vgl. Rdn. 56).

c) ADSp-Vertrag

74 Gilt nur das Gesetz, muss der Auftraggeber deutlich sagen, welche Leistungen der Auftragnehmer erbringen soll, denn Spediteur, Frachtführer, Lagerhalter ist der Auftragnehmer ja nicht von vornherein, wenn er ein Speditionsgewerbe betreibt, sondern er wird dazu erst mit Vertragsschluss. Gelten zusätzlich die ADSp, braucht der Auftraggeber nicht im Einzelnen die vom Auftragnehmer zu

95 Durch das Gesetz zur Reform des Handelsrechts, 22.6.1998, BGBl. I, S. 1474, drei Tage vor der Verkündung des TRG, 25.6.1998, BGBl. I, S. 1588.

erbringenden Leistungen zu beschreiben und zu vereinbaren, mit dem ADSp-Verkehrsvertrag verspricht der Spediteur, alle zum Speditionsgewerbe gehörenden Leistungen zu organisieren, d.h., erbringen zu lassen oder selbst zu erbringen, die erforderlich und zweckmäßig sind, das Ziel des Geschäfts zu erreichen, nämlich dass das Gut dorthin gelangt, wohin der Auftraggeber es haben will. Die CMR steht der Vereinbarkeit und der Anwendbarkeit der ADSp nicht im Wege.[96]

So ist es kein Zufall, dass in der Rechtswirklichkeit des Güterverkehrs die Parteien gerade nicht im Einzelnen festlegen, welche Leistungen der Spediteur erbringen soll. Über allem steht in Ziff. 1 ADSp die Interessenwahrungspflicht des Spediteurs, wie das in § 454 HGB auch für den gesetzlichen Spediteur vorgeschrieben ist. Güterverkehr weltweit erfordert so viel Kenntnis und Erfahrung, wie sie die verladende Wirtschaft in Produktion und Handel nicht, jedenfalls nicht immer und nicht zuverlässig besitzt. Deshalb überträgt der Versender die gesamte Operation dem Spediteur und überlässt ihm, was er durch andere zu verrichten organisiert und was er selbst tut. Selbstverständlich schließt das nicht aus, dass der Versender mit dem Spediteur vereinbaren kann und zuweilen tatsächlich vereinbart, welche Leistungen im Einzelfall überhaupt zu erbringen sind und wer das tun oder veranlassen soll; die Regel ist das indessen nicht. **75**

Die ADSp waren als fertig bereit liegende Vertragsordnung des deutschen Speditionsgewerbes anerkannt.[97] Die jüngsten Änderungen der ADSp, insbes. zum 1.1.2003, sind jedoch von der Verladerseite nicht mehr mitgetragen worden. Darüber hinaus existieren neben den ADSp seit dem 1.7.1998 auch die VBGL. Die weitaus meisten deutschen Spediteure arbeiten zwar auf der Basis der ADSp. Jedoch kann wegen der Existenz der VBGL nicht mehr vermutet werden, dass ein deutscher Spediteur ausschließlich aufgrund der ADSp tätig ist. **76**

Dennoch lautet die praktische Abgrenzungsfrage nicht „Speditions- oder Frachtvertrag?“, sondern „Allein CMR oder auch ADSp?“ oder – bezogen auf den jeweils entscheidenden Sachverhalt – „ADSp oder CMR?“

d) Abgrenzung ADSp/CMR

Ist der Auftragnehmer ADSp-Spediteur? **77**
Zuerst ist zu fragen, ob der Auftragnehmer ein ADSp-Spediteur ist oder nicht. Ist er das nicht, müssen Typus und Inhalt des Verkehrsvertrages ermittelt werden, ggf. durch Auslegung.

Der Auftragnehmer ist ADSp-Spediteur: Gilt überhaupt die CMR? **78**
Ist der Auftragnehmer ein ADSp-Spediteur, d.h. ein Verkehrsbetrieb, der im Markt so in Erscheinung tritt, dass er (grundsätzlich) alle zum Speditionsgewerbe gehörenden Geschäfte zu verrichten bereit und die ADSp anzuwenden gewillt ist, kommt es bei der Anwendung des Rechts darauf an, um was für eine Verrich-

96 LG Cottbus, 8.7.2008 – 11 O 37/07, TranspR 2008, 368.
97 Statt aller vgl. *Piper*, S. 36, Rdn. 55; BGH, 10.10.1985 – I ZR 124/83, BGHZ 96, 136 = TranspR 1986, 70 = VersR 1986, 285 = NJW 1986, 1434 (Mischpultverstärker).

tung es sich handelt. Grundsätzlich sind dann auch die ADSp vereinbart – es sei denn, beim Erstkontakt ohne Kenntnis der Briefbögen des Spediteurs – und gelten für alle Verrichtungen, wenn nicht für den zu entscheidenden Tatbestand die CMR als zwingendes Recht eingreift und deshalb vorgeht.[98] Bei einem ADSp-Spediteur kommt es also zuerst darauf an, ob überhaupt die CMR auf den konkreten Verkehrsvertrag Anwendung findet,[99] und dann darauf, ob die CMR den zu entscheidenden Tatbestand regelt.[100] Überhaupt Anwendung finden kann die CMR auf den Verkehrsvertrag eines ADSp-Spediteurs, wenn ein Frachtvertrag oder ein gemischter Speditions-/Frachtvertrag geschlossen worden ist, oder in den Fällen des Selbsteintritts, der Fixkosten- oder der Sammelladungsspedition;[101] dazu näher im Folgenden:

79 Frachtvertrag
Wird mit einem ADSp-Spediteur grenzüberschreitende Straßengüterbeförderung vereinbart, landläufig also ein Frachtvertrag geschlossen, so gelten auch für diese Verrichtungen die ADSp.[102] Gem. Ziff. 1 ADSp ist dann auch die Interessenwahrungspflicht vereinbart worden, die zusätzlich zu den Pflichten des Frachtführers tritt.[103] Es liegt also in Wirklichkeit ein Fracht- und Speditionsverrichtungen umfassender gemischter Vertrag vor. Wer auf die speditionellen Verrichtungen verzichten will, schließt entweder mit einem reinen Frachtführerbetrieb einen reinen Frachtvertrag ab – so verfährt ggf. die Praxis – oder, wenn er mit einem ADSp-Spediteur abschließen möchte, muss er die ADSp abbedingen. Hinsichtlich der frachtrechtlichen Rechte und Pflichten gilt die CMR zwingend (Art. 41), soweit die CMR reicht. Lücken und nicht geregelte Bereiche füllen die ADSp und ergänzend deutsches Zivilrecht. Art. 41 CMR blockiert aber nicht Vereinbarungen der Parteien darüber, welche Art von Gütern der Spediteur und/oder Frachtführer nicht befördern will.[104]

80 Gemischter Vertrag
Werden mit einem ADSp-Spediteur Beförderungs- und Speditionsleistungen vereinbart, so gilt für diesen gemischten Vertrag die CMR zwingend, soweit sie reicht (vgl. Art. 41 CMR Rdn. 5), im Übrigen gelten die ADSp und ergänzend deutsches Zivilrecht.

81 Selbsteintritt
Die CMR gilt *hinsichtlich der Beförderung* ferner, wenn der ADSp-Spediteur zwar zunächst einen reinen Speditionsauftrag geschlossen hat oder vom Versender nur mit der Besorgung der Versendung beauftragt wurde, dann aber den Speditionsvertrag dadurch erfüllte, dass er keinen Frachtvertrag mit einem Frachtführer schloss, sondern mit eigenem Fahrzeug selbst fährt (vgl. § 458 HGB).

---

98 Vgl. Rdn. 72 und Art. 41 CMR Rdn. 5.
99 Rdn. 79–82, 87.
100 Rdn. 88, 89.
101 §§ 412, 413 HGB.
102 Vgl. Rdn. 71, 72.
103 Vgl. § 408 Abs. 1 HGB.
104 BGH, 26.3.2009 – I ZR 120/07, MDR 2009, 1231.

Auch dies ist ein gemischter Vertrag, was sich aus dem Wort „hinsichtlich" in § 458 HGB ergibt. Denn der Speditionsvertrag wandelt sich nicht um in einen Frachtvertrag, sondern bleibt weiterhin bestehen. Hinsichtlich der Beförderung ergeben sich die Rechte und Pflichten aus der CMR, soweit diese reicht, im Übrigen aus den ADSp und dem ergänzend anwendbaren deutschen Recht.

Fixkosten **82**

Fährt der ADSp-Spediteur nicht selbst, hat er aber mit dem Auftraggeber einen festen Satz der Beförderungskosten ausgemacht, so hat er als Fixkostenspediteur nach § 459 HGB *hinsichtlich der Beförderung* die Rechte und Pflichten eines Frachtführers, im Falle grenzüberschreitender Straßengüterbeförderung also nach CMR.[105] Räumlich und zeitlich gilt die CMR, soweit die Fixkostenvereinbarung und die Beförderung reichen. Sachlich gilt die CMR für alle durch sie (zwingend, vgl. Art. 41 CMR) geregelten Tatbestände, im Übrigen gelten die ADSp und das ergänzend anwendbare deutsche Recht.

Im Gegensatz zu § 413 Abs. 1 HGB, wonach der Spediteur „ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers", hier also nach CMR, hatte, bestätigt § 459 HGB die Richtigkeit der hier bereits in erster Auflage vertretenen Ansicht, dass es nicht richtig sein könne, wenn dem Auftraggeber, der ja einen Vertrag mit den gesetzlichen Speditionselementen abgeschlossen hat, gerade die wichtigste Spediteurleistung, nämlich die Interessenwahrungspflicht des Spediteurs nach Ziff. 1 ADSp bzw. nach § 454 HGB genommen würde; und das allein durch Vereinbarung einer Kostenpauschalierung. **83**

Sammelladung **84**

Für die Sammelladungsspedition im Sinne von § 460 HGB gilt das zur Fixkostenspedition Ausgeführte (Rdn. 82 f.) entsprechend mit der Besonderheit, dass die Geltung von Frachtrecht mit dem Bewirken der Versendung in Sammelladung beginnt, d. h., wenn der Frachtführer die Partie Sammelgut für den Hauptlauf übernimmt[106] und mit dem „Entwirken", also der Auflösung der Sammelladung endet.[107]

Konkreter Tatbestand **85**

Findet danach die CMR überhaupt Anwendung auf einen ADSp-Spediteur, so kommt es für die Abgrenzung auf den zu entscheidenden Tatbestand an. Die CMR gilt zwingend und geht deshalb vor, soweit sie reicht (vgl. Rdn. 72, 78 und Art. 41 CMR Rdn. 5). Unter die ADSp können nur noch die Leistungen und Tat-

105 Seit Jahren allg. Ansicht in Rechtsprechung und Literatur, BGH, 21.11.1975 – I ZR 74/75, BGHZ 65, 340 = NJW 1976, 1029 = VersR 1976, 433 = BB 1976, 440; BGH, 5.6.1981 – I ZR 92/79, TranspR 1981, 130 = VersR 1981, 1030; BGH, 10.2.1982 – I ZR 80/80, BGHZ 83, 96 = NJW 1982, 1946 = TranspR 1982, 74 = VersR 1982, 543; BGH, 24.6.1987 – I ZR 127/85, BGHZ 101, 172 = NJW 1988, 640 = TranspR 1987, 447 = VersR 1987, 1212 = WM 1987, 1340; *Piper*, S. 21, Rdn. 27.

106 BGH, 13.1.1978 – I ZR 63/76, VersR 1978, 318 = NJW 1978, 1160; BB 1978, 682 (Leitsatz); BGH, 27.11.1981 – I ZR 167/79, VersR 1982, 339.

107 BGH, 13.1.1978 – I ZR 63/76, VersR 1978, 318 = NJW 1978, 1160; 9.3.1989, NJW-RR 1989, 992.

bestände fallen, die in der CMR *nicht* geregelt sind. Dazu gehören insbes. nach Ziff. 1 ADSp die Interessenwahrungspflicht, die zu spontanem Handeln verpflichten kann, und gem. Ziff. 5 ADSp die zollamtliche Abfertigung. Art. 6 Abs. 1 lit. j) CMR steht nicht entgegen. In der Leistungsverteilung sind die Parteien frei, sie können die zollamtliche Abfertigung dem Spediteur oder dem Frachtführer übertragen, folglich auch innerhalb ein und derselben Rechtsperson (Selbsteintritt, Fixkosten- und Sammelladungsspedition, §§ 458–460 HGB) entweder der Spediteurfunktion oder der Frachtführerfunktion. Im Zweifel ist Zollabfertigung eine typisch speditionelle Tätigkeit und obliegt deshalb der Spediteurfunktion.[108] Dennoch ist auch Art. 11 CMR zu beachten. Sind die ADSp vereinbart, wirken diese aber z. B. haftungsbegrenzend (vgl. Art. 11 Rdn. 26). Es gelten ferner für die Vertragsbeziehungen, in die die ADSp einbezogen wurden, gem. Ziff. 19 ADSp ein beschränktes Aufrechnungsverbot[109] und gem. Ziff. 30 ADSp rein nationale Gerichtsstandsregelungen.[110]

V. Auslegung und Lückenfüllung

86 Nach Art. 51 CMR ist die CMR in englischer und französischer Sprache verfasst worden, die beide gleichermaßen verbindlich sind.[111] Beide Sprachen sollen möglichst so interpretiert werden, dass sie den gleichen Sinn ergeben.[112] Dort, wo die CMR auslegungsbedürftig ist, sind die jeweils zuständigen nationalen Gerichte uneingeschränkt befugt, die CMR auszulegen.[113] Dabei ist die CMR aufgrund ihres Charakters als Einheitsrecht zunächst aus sich heraus auszulegen, wobei der Wille der Vertragsstaaten ermittelt werden muss.[114] Jedoch stehen hierfür im Wesentlichen nur der Wortlaut und der systematisch-logische Zusammenhang der Regelungen innerhalb der CMR zur Verfügung,[115] denn die offiziellen Beratungsdokumente sind nicht veröffentlicht worden.[116] Bei der Auslegung sind

---

108 Nach Ansicht von *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 27, ist die Verzollung in jedem Fall Nebenpflicht auch des Frachtführers.

109 BGH, 7.3.1985 – I ZR 182/82, BGHZ 94, 71 = NJW 1985, 2091 = TranspR 1986, 68 = VersR 1985, 684 = RIW 1985, 655 = ETR 1985, 343; BGH, 14.12.1988 – I ZR 235/86, TranspR 1989, 141 = VersR 1989, 309 = NJW-RR 1989, 481 = RIW 1989, 389; *Koller*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 17, der die Zulässigkeit des Aufrechnungsverbotes, auch wenn dieses durch AGB einbezogen wird, zu Recht bejaht.

110 Vgl. Art. 31 CMR Rdn. 46.

111 *Koller*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 4, mit Hinweisen zur Interpretation der englischen und französischen Sprache.

112 BGH, 10.10.1991, BGHZ 115, 299 ff. = TranspR 1992, 100, 101 f. = VersR 1992, 383 ff.

113 BGH, 19.3.1976 – I ZR 75/74, NJW 1976, 1583, 1584; *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 9.

114 BGH, 28.2.1975 – I ZR 40/74, NJW 1975, 1597, 1598; *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 9.

115 BGH, 28.2.1975 – I ZR 40/74, NJW 1975, 1597, 1598; *Herber/Piper*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 9; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 68; *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 9; *Koller*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 4.

116 *Herber/Piper*, Einf. Rdn. 21 und Vor Art. 1 CMR Rdn. 10 m. w. N.

die internationalen Auslegungsregeln zu beachten, insbes. Art. 31–33 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge vom 23.5.1969.[117] Die Auslegung sollte zum Ziel haben, dass das Auslegungsergebnis auch für Gerichte anderer Vertragsstaaten nachvollziehbar ist[118] und möglichst einheitlich erfolgt.[119] Da die CMR im Wesentlichen der CIM entlehnt wurde, gebietet sich auch ein Blick in die CIM.[120]

Liegen unbeabsichtigte Lücken vor, sind diese durch Auslegung der CMR selbst oder durch die Heranziehung von anderen Regelungen in der CMR zu füllen.[121] Nur dort, wo die CMR bewusst eine Lücke gelassen hat, ist diese durch das national anwendbare Recht zu schließen.[122] **87**

117 Abgedruckt bei MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Einleitung CMR Rdn. 18.
118 *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 68, der ebenso Ausführungen zur Auslegungstechnik macht wie MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Einleitung CMR Rdn. 19ff.
119 *Herber/Piper*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 12 m.w.N.
120 *Koller*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 4.
121 BGH, 28.2.1975 – I ZR 40/74, NJW 1975, 1597, 1598; *Herber/Piper*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 16; *Boesche*, in: EBJS, Vor Art. 1 CMR Rdn. 9.
122 *Herber/Piper*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 17; MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Einl. Rdn. 37; *Koller*, Vor Art. 1 CMR Rdn. 5.

Kapitel I:
Geltungsbereich

Art. 1

bearbeitet von RA Harald de la Motte, München
aktualisiert von RA Dr. Jürgen Temme, Düsseldorf

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 Vertragsstaat ist. 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 Art. 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 Vertragspartnern, 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.

Literatur: *Blaschczok*, Die Haftung beim Einsatz vertragswidriger Transportmittel, TranspR 1987, 401; *Brautlacht*, Die Anwendbarkeit des WA bei der Luftersatzbeförderung, TranspR 1988, 187; *Csoklich*, CMR gilt nun auch für innerösterreichische Straßengütertransporte, RdW 1990, 368; *Fischer*, Der „Güter"-Begriff der CMR, TranspR 1995, 326; *Horak*, § 439a HGB – Erweiterte Haftung des Spediteurs, AnwBl. 1990, 541; *Jesser*, Anmerkungen zum Binnen-Güterbeförderungsgesetz, ecolex 1990, 600; *Koller*, Die Haftung beim Transport mit vertragswidrigen Beförderungsmitteln, VersR 1988, 432; *Kraus/Müller/Pickerd-Busch*, Großes Handbuch für

den Möbeltransport, Werner Brandeis Verlag, Neu-Isenburg; *Möller*, Der gegenwärtige Stand des überseeischen Container-Verkehrs, HANSA 1967, 1782; *Seltmann*, Neuregelung des österreichischen Frachtrechts durch das Binnen-Güterbeförderungsgesetz, TranspR 1990, 405; SGKV, Luftersatzverkehr, Fachtagung vom 29.6.1981, Schriftenreihe der SGKV Nr. 36; *Willenberg/Lucas*, Der Luftfrachtverkehr auf der Straße oder das Trucking und seine haftungsrechtlichen Folgen, TranspR 1989, 199.

Übersicht

	Rdn.
I. Geltungsbereich, Abs. 1	1
1. Beförderungsvertrag	1
2. Güter	3
3. Entgeltlichkeit	4
4. Straße	8
5. Mittels Fahrzeugen	9
6. Anderes, insbes. vertragswidriges Transportmittel	13
a) Luftfrachtersatzverkehr	14
b) Ursprünglicher CMR-Vertrag	15
aa) Vereinbartes oder gestattetes anderes Transportmittel	16
bb) Einseitig redliche Abweichung	17
cc) Einseitig fahrlässige Abweichung, Fehlverladung	19
dd) Einseitig unredliche Abweichung, Vertragsbruch	20
7. Grenzüberschreitung	21
II. Begriff des Fahrzeugs, Abs. 2	24
1. Begriffe der CMR	24
2. Andere Begriffe	27
a) Truck, Trucking	28
b) Trailer	32
c) Wechselbrücke	33
III. Beförderung durch Hoheitsträger, Abs. 3	40
IV. Von der Geltung ausgenommene Beförderungen, Abs. 4	42
1. Post	42
2. Leichen	46
3. Umzugsgut	49
V. Bindung der Vertragsstaaten, Abs. 5	56
VI. Vereinbarung der CMR	60

I. Geltungsbereich, Abs. 1

1. Beförderungsvertrag

1 Die CMR regelt den Beförderungsvertrag, nicht seinen Abschluss, aber Teile seines Inhalts, diese allerdings abschließend und zwingend.[1] Der wesentliche Inhalt des Beförderungsvertrages, die entscheidende Leistung des Frachtführers, der geschuldete Erfolg ist die Ablieferung des Gutes an den Empfänger am Bestimmungsort; darauf muss der Vertrag gerichtet sein.[2] Der Vertragswille der Parteien muss sich auf alle Elemente erstrecken: Gut, Entgeltlichkeit, Straße, Beförderung mittels Fahrzeugs und Grenzüberschreitung (dazu näher im Folgenden). Die Beförderung muss die prägende oder Hauptleistung des Vertrages sein.[3] Die Beförderung darf nicht nur Nebenleistung darstellen, wie z. B. bei der Lieferung von Heizöl in den Tank des Käufers; hier ist die Beförderung kaufrechtliche Neben-

1 Vgl. Art. 41; vgl. ferner Vor Art. 1 Rdn. 10, 24; Art. 4 Rdn. 1 ff., 12 ff.
2 Vgl. Vor Art. 1 Rdn. 27, 28.
3 *Koller*, § 407 HGB Rdn. 45.

leistung.[4] Auch die Tätigkeit von Arbeitsmaschinen, z.B. beim Planieren oder Schneeräumen, ist nicht Beförderung.[5]

Keine Beförderung liegt vor, wenn ein Gut „einfach nur weggebracht" werden soll ohne bestimmtes oder bestimmbares Ziel. Das wird heute selten der Fall sein, selbst beim Transport von Abfall oder Müll enthält der Auftrag mindestens stillschweigend die Weisung, das Gut an eine dafür zugelassene Stelle, z.B. eine Deponie zu bringen.[6] Bestimmbarkeit in diesem Sinne genügt. Kein Beförderungsvertrag i.S.d. Art. 1 CMR liegt vor, wenn die Parteien einen Speditionsvertrag schließen.[7] Anders wird dies bei Anwendbarkeit des deutschen nationalen Rechts nur dann, wenn ein Spediteur den Transport selbst ausführt (§ 458 HGB) sowie Fixkosten- oder Sammelladungsspedition vorliegt (§§ 459, 460 HGB). Denn dann hat der Spediteur hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers, was als Rechtsverweisung auf die CMR wirkt, wenn Gegenstand des Vertrages auch der Grenzübertritt und der Einsatz von Kraftfahrzeugen ist.[8] **2**

2. Güter

Gegenstand der Beförderung müssen Güter sein. Das sind nicht notwendig Handelsgüter, obwohl der französische Ausdruck *marchandise* darauf hindeuten könnte. Auch der englische Ausdruck *good* wie das deutsche Wort Gut könnten anzeigen, dass die Sache – im Sinne von § 90 BGB – einen bestimmten Wert haben müsste. Rein tatsächlich handelt es sich im gewerblichen Güterverkehr mit Ausnahme des Umzugsverkehrs fast immer um Kaufmannsgut, und die Beförderung dient der Erfüllung eines Lieferversprechens, eines Verkaufs also. Für den Begriff des Beförderungsvertrages kommt es aber darauf nicht an. Auch auf den Wert kommt es nicht an.[9] Ein Gut ohne Wert kann nicht entwertet werden, also keinen Schaden erleiden, wohl aber Gegenstand eines Beförderungsvertrags sein und befördert werden. Gut meint jede Sache, die Gegenstand eines Beförderungsvertrags sein und deren Ort verändert werden kann.[10] Gut – *good* – *marchandise* – sind die üblichen Bezeichnungen des Vertragsgegenstandes in allen nationalen und internationalen Transportrechtsvorschriften.[11] Auch Tiere sind Güter im Sinne der CMR;[12] im deutschen Recht sind nach dem neuen § 90a BGB die für Sachen geltenden Vorschriften entsprechend anzuwenden. **3**

---

4 MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Art. 1 CMR Rdn. 3.
5 *Koller*, § 407 HGB Rdn. 45.
6 Vgl. Vor Art. 1 Rdn. 63; *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 2; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 18.
7 *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 Rdn. 22 m.w.N.
8 *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 Rdn. 23.
9 *Fischer*, TranspR 1995, 326, 328.
10 *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 4; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 21; siehe auch *de la Motte*, CMR: Schaden-Entschädigung-Versicherung, VersR 1988, 317, 318 re. Sp.
11 Vgl. Vor Art. 1 Rdn. 1; ferner *Herber*, Transportgesetze.
12 Vgl. allein Art. 17 Abs. 4 lit. f) CMR.

Das Gegenstück zum Gut als Vertragsgegenstand nach CMR wie nach allen anderen Transportvorschriften wäre die Person. Deshalb zählt Reisegepäck nicht zu dem Gut im Sinne der CMR,[13] doch gilt das nur, wenn das Gepäck die Person begleitet, nicht, wenn es als aufgegebenes Gepäck getrennt für sich befördert wird.[14]

3. Entgeltlichkeit

4 Der Beförderungsvertrag muss auf Entgeltlichkeit gerichtet sein. Gleichgültig ist, ob die Fracht hinterher wirklich berechnet, eingeklagt, gezahlt wird. Die Vereinbarung über das Entgelt muss nicht ausdrücklich getroffen werden. Eine Vergütung gilt als stillschweigend vereinbart, wenn die Leistung den Umständen nach nur gegen eine Vergütung zu erwarten ist, sowie für die Herstellung eines Werks, § 632 Abs. 1 BGB. Das gilt auch für den Frachtvertrag.[15] Frachtführer sind Kaufleute,[16] das Frachtgeschäft ist kaufmännisches Geschäft, die Auftraggeber von Frachtführern – zumal bei Grenzüberschreitung und unter Ausschluss des Umzugsverkehrs – sind nahezu ausnahmslos Kaufleute. Auch ohne ausdrückliche Vereinbarung ist deshalb im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr in aller Regel eine Vergütung, also die Entgeltlichkeit, mindestens stillschweigend vereinbart.[17] Die Entgeltlichkeit wird von der deutschen Rechtsprechung aus Art. 1 CMR autonom ausgelegt, also ohne Rückgriff auf das jeweils anwendbare nationale Privatrecht; dies gilt insbesondere für die Fixkostenspedition, bei der Entgeltlichkeit i.S.d. Art 1 CMR angenommen wird.[18]

5 Befördert das Deutsche Rote Kreuz (DRK) oder eine andere karitative Organisation Hilfsgüter in ein Notstands- oder Katastrophengebiet, ist das keine gewerbliche oder entgeltliche Beförderung für andere, sondern für eigene Zwecke, erst am Zielort verteilt das DRK die Güter an andere, bis dahin behält es selbst Obhut und Regie. Es gibt deshalb auch keinen Haftungstatbestand. Die Beförderung ist aber ordnungsrechtlich kein Werkverkehr i.S.v. § 3 GüKG, denn es ist keine Beförderung für unternehmerische Zwecke eines Unternehmens, es ist kein wirtschaftlicher Vorgang. Er liegt vielmehr außerhalb des GüKG und der CMR.

6 Beauftragt das DRK mit der Beförderung einen gewerblichen Frachtführer, ist das im Regelfall eine entgeltliche Beförderung nach CMR. Vereinbart das DRK mit dem Frachtführer, dass es nicht für die Kosten aufkommen wolle, verspricht aber ein Spender, die Frachtkosten zu übernehmen, so ist auch das entgeltliche Beförderung nach CMR. Nicht nur kann der tatsächliche Frachtzahler eine ande-

---

13 *Loewe*, ETR 1976, 503, 511.
14 A.A. MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Art. 1 CMR Rdn. 12.
15 Vgl. Vor Art. 1 CMR Rdn. 30, 33, 34.
16 § 1 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 5 HGB.
17 Vgl. *Piper*, S. 148, Rdn. 308; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 6; *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 2.
18 BGH, 14.2.2008 – I ZR 183/05, VersR 2009, 284; OLG Köln, 27.9.2005 – 3 U 143/02, TranspR 2007, 316.

re Person sein als der auftraggebende Absender, sondern es kann auch vertraglich ein anderer die Frachtschuld übernehmen.[19]

Bringt dagegen der Frachtführer seine Beförderungsleistung als Spende ein, so fehlt es an der Entgeltlichkeit; die CMR findet keine Anwendung.[20] Es ist aber ein Beförderungsvertrag i. S. v. § 407 HGB, denn der Frachtführer handelt gewerbsmäßig. Die für den Begriff der Gewerbsmäßigkeit erforderliche Wiederholungs- und Gewinnerzielungsabsicht muss sich auf die Tätigkeit, den Betrieb richten;[21] dann schadet es nichts, wenn ein einzelnes „Geschäft" unentgeltlich verrichtet wird. Ob die Ladungshaftung sich nach §§ 425 ff. HGB bestimmt oder als stillschweigend abbedungen anzusehen ist oder ob nur für schwere Schuld gehaftet wird, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab und ist Auslegungssache. Der Wille der Parteien wird im Allgemeinen wohl dahin gehen, dass der Verzicht auf Gegenleistung nicht die Leistung selbst mindern soll. Die Unentgeltlichkeit wird als Spende dankbar angenommen, der Frachtführer wird aber nicht aus seiner Verpflichtung entlassen, im Rahmen seines Gewerbebetriebs eine gehörige Leistung zu erbringen.[22] In aller Regel wird der Frachtführer seine Ladungshaftung auch aus einer unentgeltlichen HGB-Beförderung versichern können. **7**

4. Straße

Auf den Zustand des Bodenbelags und der Pflasterung der zu durchfahrenden Strecke kommt es nicht an, auch nicht darauf, ob der Weg dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist oder nicht. Gemeint ist Landweg – ohne Schiene – schlechthin. Auch die Fahrt „querfeldein" durch Wüste, Heide, Steppe oder sonst durch offenes Land ist Beförderung auf der Straße. Das ergibt sich aus den englischen und französischen verbindlichen[23] Ausdrücken Road und Route, die beide allgemeinere Bezeichnungen gegenüber Street und Rue darstellen. Insofern besteht kein Unterschied zu § 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB – „zu Lande" –, da für die Beförderung auf dem Schienenweg Sondervorschriften gelten. Die CMR gilt aber nur für unimodale grenzüberschreitende Güterbeförderung, also nur bei einem Vertrag über die Beförderung des Gutes vom Übernahmeort bis zum Empfangsort auf der Straße im vorstehenden Sinne.[24] **8**

19 Vgl. Vor Art. 1 CMR Rdn. 31.
20 *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 1 CMR Rdn. 21.
21 Vgl. *Brüggemann*, Großkomm., § 1 HGB Rdn. 5 f.; Baumbach/Hopt/*Hopt*, § 1 HGB Rdn. 11 ff.
22 MünchKommBGB/*Grunsky*, § 254 BGB Rdn. 30.
23 Vgl. Unterzeichnungsprotokoll nach Art. 51 CMR, Denkschrift, S. 27.
24 BGH, 17.8.2008 – I ZR 181/05, TranspR 2008, 365; OLG Karlsruhe, 17.10.2008 – 15 U 159/07, TranspR 2008, 471.

5. Mittels Fahrzeugen

9 Der Begriff des Fahrzeugs wird in Abs. 2 definiert (Rdn. 24 ff.). Der Vertrag muss sich auf eine Beförderung mittels eines solchen Straßenfahrzeugs richten. Das muss nicht unbedingt ausdrücklich geschehen, es ergibt sich meistens ganz von selbst und zwangsläufig aus den Gesamtumständen, insbes. aus Übernahme-, Belade-, Ablieferungs- und Entladestelle. Ist dem Frachtführer – nicht dem besorgenden Spediteur! – ausnahmsweise die Wahl des Beförderungsmittels freigestellt, so gilt Straßenfrachtrecht und damit die CMR, wenn ein Straßenfahrzeug eingesetzt wird.[25] *Koller* meint, der Frachtführer konkretisiere den Vertrag zum Beförderungsvertrag mit Kraftfahrzeug.[26] Das OLG Köln ist scheinbar anderer Ansicht, sagt aber in einer Nebenerwägung nur, es sei kein Vertrag über ein Straßenfahrzeug zustande gekommen.[27] Gründe gegen die Ansicht von *Koller* sind nicht vorgetragen, seiner Deutung, der Frachtführer konkretisiere den Vertrag, ist zuzustimmen. So wie die Leistung aufgrund eines Schuldverhältnisses, das *Was*, durch einen der Vertragschließenden bestimmt werden kann – §§ 315, 316 BGB –, muss dasselbe auch von Art und Weise der Ausführung, dem *Wie*, gelten.

10 Ob das Beförderungsgut auf die Ladefläche gestellt, seitlich oder hinten, außen oder unter der Ladefläche befestigt wird, in dafür vorgesehenen Behältnissen (z. B. Spiegelkästen zwischen den Achsen früherer Möbelwagen) oder lose, spielt keine Rolle. Auch das Ziehen von Anhängern, Baumaschinen, Gerätewagen, auch von Kraftfahrzeugen ist – sofern es überhaupt Beförderung für andere und mit Ablieferungsverpflichtung ist – Beförderung mittels Fahrzeugs.[28] Nur die Beförderung eines Fahrzeugs auf eigener Achse aus eigener Kraft ist nicht Beförderung mittels Fahrzeugs, hier ist das Beförderungsmittel zugleich das Beförderungsgut.[29] Wird allerdings das auf eigener Achse zu überführende Kraftfahrzeug mit Gütern beladen, so werden diese mittels Fahrzeugs befördert, und dieser Beförderungsvertrag fällt dann wieder unter die CMR.[30]

11 Fährt nun in einer einheitlichen Ortsveränderung der Überführungs-LKW mit seiner Ladung von einem gemeinsamen Absender zu einem gemeinsamen Empfänger, so liegen auf erste Sicht auch in diesem Fall dem einheitlichen Transportvorgang zwei verschiedene Verträge zugrunde, der LKW-Überführungsvertrag nach HGB (oder ADSp) und der Ladungsbeförderungsvertrag nach CMR.[31] Weil jedoch für die Überführung des LKWs Vertragsfreiheit besteht, kann die CMR dafür vereinbart werden, und so könnte dem einheitlichen Transportvorgang

---

25 MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Art. 1 CMR Rdn. 19.
26 Art. 1 CMR Rdn. 5; Art. 2 CMR Rdn. 2.
27 OLG Köln, 4.4.1986 – 19 U 116/85, TranspR 1986, 432.
28 Vgl. *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 35 ff.; *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 5; *Glöckner*, Art. 1 CMR Rdn. 1.
29 Vgl. die Vorigen, außerdem OLG Düsseldorf, 14.7.1986 – 18 U 88/86, TranspR 1987, 24.
30 OLG Düsseldorf, 14.7.1986 – 18 U 88/86, TranspR 1987, 24; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 37; *Herber/Piper*, Art. 1 CMR Rdn. 23; MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Art. 1 CMR Rdn. 16.
31 OLG Düsseldorf, 26.10.1995, TranspR 1996, 152, 153.

auch ein einheitlicher CMR-Beförderungsvertrag zugrunde liegen. Ein Zeichen dafür wäre es, wenn der CMR-Frachtbrief auch den Überführungs-LKW als Beförderungsgut und damit als Vertragsgegenstand bezeichnet. Es ist aber wegen der Einheitlichkeit des Lebensvorgangs als mindestens stillschweigend vereinbart anzunehmen, wenn der Frachtbrief fehlt oder den LKW nicht als Beförderungsgut erwähnt; das Fehlen oder die Unvollständigkeit des Frachtbriefs stehen der Wirksamkeit der konsensualen Vereinbarung nicht entgegen; Art. 4 CMR. Es muss nur, wer sich darauf beruft, beweisen, dass die Überführung und Beförderung vom Absender zum Empfänger durch den Frachtführer von beiden Vertragspartnern als einheitlicher Gesamtvorgang gewollt war; die einheitliche Gesamtfracht wäre dafür ein Indiz.

12 Eine andere Variante, nämlich die Beförderung einer Wechselbrücke mit Ladung, behandelt das LG Regensburg: Eine Wechselbrücke sei kein Fahrzeug im Sinne der CMR, und deshalb falle der Transport nicht unter diese Rechtsordnung.[32] Wenn zutrifft, dass die Wechselbrücke kein Fahrzeug im Sinne der CMR ist, findet die CMR nicht unmittelbar und zwingend Anwendung. Der Vertrag über den Transport der Wechselbrücke mit Ladung ist dennoch ein Beförderungsvertrag, für den wegen der Vertragsfreiheit die CMR vereinbart werden kann (zur Güterbeförderung mittels Wechselbrücke siehe unten Rdn. 33–39).

6. Anderes, insbes. vertragswidriges Transportmittel

13 Ist Beförderung von Gütern mittels Straßenfahrzeugen vereinbart, kann dennoch die Benutzung eines anderen Transportmittels als eines Kraftfahrzeugs zulässig, d. h. sie muss nicht vertragswidrig sein; es kommt auf die Vereinbarung, die Umstände und die Interessenlage an.[33]

a) Luftfrachtersatzverkehr

14 Der praktisch wichtigste Fall des Einsatzes eines „anderen" Transportmittels ist der Luftfrachtersatzverkehr, das sog. Trucking durch oder für eine Fluggesellschaft.[34] Es kommt vor, dass ein Luftfrachtführer einen Luftfrachtvertrag ab Flughafen X abgeschlossen hat, dann aber das Gut mittels LKW zu einem anderen Flughafen befördert oder befördern lässt und dort erst die wirkliche Luftbeförderung beginnt. Ähnlich kann es umgekehrt bei einkommendem Gut sein. Dieses Verfahren wendet man beispielsweise an, wenn das in X abfliegende Flugzeug voll ist, also mehr Ladung auf den Abflug in X wartet, als an Kapazität zu dieser Zeit vorhanden ist. Damit das Gut dann nicht vielleicht sogar mehrere

32 LG Regensburg, 28.11.1989 – S 206/89, TranspR 1990, 194; zustimmend *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 5.

33 Vgl. *Piper*, S. 24 f., Rdn. 33.

34 Vgl. dazu immer noch anschaulich und aufschlussreich unter den verschiedensten praktischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Fachtagung der SGKV vom 29.6.1981, Schriftenreihe der SGKV, Nr. 36: Luftersatzverkehr.

Tage bis zur nächsten Abfluggelegenheit in X warten muss, bringt man es auf dem Landweg zu dem größeren Flughafen Y, von wo öfter und mit größerer Kapazität der gewünschte Bestimmungsflughafen angeflogen wird. Es kann ferner seinen Grund in Start- und Landerechten der für den Endbestimmungsflughafen zweckmäßigen Fluggesellschaft haben oder im Flugplan je nach Eiligkeit der Sendung, ggf. in Tarifen, sowie schließlich auch in den Witterungsverhältnissen am Flughafen oder auf der zu durchfliegenden Strecke. Deshalb pflegen Fluggesellschaften im Luftfrachtvertrag zu vereinbaren, dass sie ggf. die Beförderung ganz oder teilweise auf dem Landweg durchführen können. Das wird teils im Luftfrachtbrief vermerkt, teilweise wird die Resolution 507 B der IATA[35] in den Luftfrachtvertrag einbezogen, teils wird auf die Resolution verwiesen.[36] Ist das Trucking gestattet, so liegt in der Gestattung zugleich das Einverständnis des Absenders mit dem Einsatz eines Straßenfahrzeugs und folglich der Konsens zum Straßenbeförderungsvertrag nach CMR.[37] Es liegt dann ein Vertrag über multimodalen Transport vor (ggf. konkretisiert er sich durch Einsatz des Straßenfahrzeugs dazu, vgl. Rdn. 9), und es gilt das Recht der jeweiligen Strecke; ist der Schaden nicht lokalisierbar, gilt in hier nicht näher auszuführender Weise „Meistbegünstigung", d.h. das dem Anspruchsteller jeweils günstigste in Betracht kommende Streckenrecht.[38] Ist dagegen das Trucking nicht wirksam gestattet, so gilt die CMR nicht unmittelbar, weil es am vertraglichen Einverständnis mit der Verwendung eines Straßenfahrzeugs fehlt,[39] darauf aber muss sich der Vertragswille richten, wenn ein CMR-Vertrag geschlossen werden soll.[40] Die CMR oder ihre Vorschriften können dann ggf. aus dem Gesichtspunkt der pVV (jetzt § 280 Abs. 1 BGB) des Luftbeförderungsvertrags auf die Haftung Anwendung finden.[41]

---

35 International Air Transport Association, Weltverband der Fluggesellschaften.

36 Vgl. BGH, 17.5.1989 – I ZR 211/87, TranspR 1990, 19 = VersR 1990, 331 = NJW 1990, 639 = ETR 1990, 76.

37 Vgl. OLG Hamburg, 14.10.1991 – 6 U 103/91, TranspR 1992, 66 = VersR 1992, 1543; MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Art. 1 CMR Rdn. 19.

38 Dazu grundlegend und im Einzelnen BGH, 24.6.1987 – I ZR 127/85, BGHZ 101, 172 = TranspR 1987, 447 = VersR 1987, 1212 = NJW 1988, 640 = WM 1987, 1340; MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Art. 1 CMR Rdn. 19.

39 OLG Köln, 6.3.2007 – 3 U 122/06, im Internet.

40 Vgl. Rdn. 9; *Glöckner*, Art. 1 Rdn. 5.

41 Anh. I Rdn. 15; BGH, 17.5.1989 – I ZR 211/87, TranspR 1990, 19 = VersR 1990, 331 = NJW 1990, 639 = ETR 1990, 76; OLG Hamburg, 30.8.1984 – 6 U 57/84, VersR 1985, 832; OLG Hamburg, 7.5.1987 – 6 U 12/87, VersR 1987, 1111; *Piper*, S. 24f., Rdn. 33; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 43; *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 5; *Blaschczok*, Die Haftung beim Einsatz vertragswidriger Transportmittel, TranspR 1987, 401; *Brautlacht*, Die Anwendbarkeit des WA bei der Luftersatzbeförderung, TranspR 1988, 187; *Koller*, Die Haftung beim Transport mit vertragswidrigen Beförderungsmitteln, VersR 1988, 432; *Willenberg/Lucas*, Der Luftfrachtverkehr auf der Straße oder das Trucking und seine haftungsrechtlichen Folgen, TranspR 1989, 199.

b) Ursprünglicher CMR-Vertrag

aa) Vereinbartes oder gestattetes anderes Transportmittel

Ist ursprünglich ein Straßenbeförderungsvertrag vereinbart, dem die CMR zugrunde liegt, kommt der Einsatz eines anderen als eines Straßenfahrzeugs praktisch nur selten vor. Immerhin sind folgende Fälle denkbar: **15**

aa) Vereinbartes oder gestattetes anderes Transportmittel

Ist der Einsatz eines anderen Transportmittels als des Straßenfahrzeugs mit dem Absender vereinbart oder ist vereinbart, dass der Frachtführer von sich aus ein anderes Transportmittel einsetzen darf (Option), so liegt ähnlich wie beim Luftfrachtersatzverkehr (vgl. Rdn. 14) die Vereinbarung eines multimodalen Transports vor, eines Vertrages also zur Beförderung des Gutes bis zur Ablieferung an den Empfänger, aber unter Benutzung verschiedener Transportmittel. Mangels gegenteiliger Vereinbarung – und eine solche liegt hier nicht vor – richtet sich die Haftung des Frachtführers dann nach dem jeweiligen Streckenrecht.[42] **16**

bb) Einseitig redliche Abweichung

Im Falle eines Beförderungshindernisses hat der Frachtführer Weisung des Verfügungsberechtigten einzuholen und ist, wenn in angemessener Zeit keine Weisung zu erhalten ist, verpflichtet, die Maßnahmen zu ergreifen, die ihm im Interesse des über das Gut Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen; Art. 14 Abs. 1 und 2 CMR (vgl. Art. 14 Rdn. 15). Zu den nach pflichtmäßigem Ermessen zu ergreifenden Maßnahmen kann die anderweitige Beförderung mit einem anderen Transportmittel gehören, der Frachtführer kann beispielsweise das Gut für den Rest der Strecke mit der Eisenbahn befördern lassen. Das ist kein vereinbarter oder gestatteter Einsatz eines anderen Transportmittels, sondern eine einseitige, freilich rechtmäßige und redliche Abweichung vom Vertrag. Es ist und bleibt ein CMR-Beförderungsvertrag, woraus der Frachtführer zur Beförderung und Ablieferung des Gutes an den Empfänger am Bestimmungsort verpflichtet ist. Die Ablieferung ist der Vertragszweck, das Straßenfahrzeug das dafür vorgesehene Mittel. Den Zweck des Vertrages kann der Frachtführer nicht einseitig ändern, bei begründetem Anlass darf er aber ein anderes als das ursprünglich vorgesehene Mittel anwenden; Rechtsgedanke aus § 665 BGB (vgl. dazu Art. 14 Rdn. 15). **17**

Außer Beförderungshindernissen sind andere Fälle, in denen der Einsatz eines anderen Transportmittels gerechtfertigt sein könnte, schwer vorstellbar. Tritt ein solcher Fall ein, wäre der Einsatz des anderen Transportmittels bei Anwendung deutschen Rechts nach § 665 BGB zulässig. Art. 14 CMR schließt auch i.V. m. **18**

---

42 BGH, 24.6.1987 – I ZR 127/85, BGHZ 101, 172 = TranspR 1987, 447 = VersR 1987, 1212 = NJW 1988, 640 = WM 1987, 1340; MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Art. 1 CMR Rdn. 19.

Art. 41 (Unabdingbarkeit der CMR) nicht aus, dass auf andere Tatbestände nationales Recht Anwendung findet, im Falle deutschen Rechts also § 665 BGB. Es ist und bleibt ein CMR-Beförderungsvertrag, und der Frachtführer haftet nach Art. 17 ff. CMR im geschilderten Sachverhalt auch für den Bahntransport. Falls ein Schaden von der Bahn zu vertreten ist, hat der CMR-Frachtführer Regressansprüche nach Bahnrecht, z. B. nach ER/CIM. Reichen Bahnansprüche weiter, hat der CMR-Frachtführer nicht insoweit vorzuleisten – seine Abweichung vom CMR-Vertrag war zwar einseitig, aber rechtmäßig, deshalb bleibt es bei seiner Haftung nach CMR –, wohl den Unterschiedsbetrag entweder selbst geltend zu machen (der CMR-Frachtführer ist gegenüber der Bahn Absender und verfügungs- und anspruchsberechtigt) oder den Anspruch an seinen Absender abzutreten.[43]

cc) Einseitig fahrlässige Abweichung, Fehlverladung

19 Dass ein Gut versehentlich falsch verschickt wird, kommt bei einem Spediteur vor, ist aber auch bei einem Frachtführer nicht unmöglich. Das Versehen kann darin bestehen, dass das Lager- oder Ladepersonal die Kiste auf einen falschen Platz in der Halle abgestellt hat, es kann auch auf einem Büroversehen beruhen, dass die Papiere falsch ausgestellt wurden. In jedem Falle liegt eine fahrlässige Verletzung des CMR-Beförderungsvertrags vor. Für die in der CMR geregelten Tatbestände gilt also weiterhin die CMR, d. h. der Frachtführer haftet für Güterschaden und für Lieferfristüberschreitung nach Art. 17 ff. CMR, nicht aber für Güterfolgeschäden. Die versehentliche Fehlverladung ist anders zu beurteilen als die bewusste Abweichung vom Vertrag. Der BGH hatte die bewusste Abweichung zu entscheiden und brauchte die Möglichkeit eines fahrlässigen Versehens nicht zu erörtern.[44] Auch *Piper* hat erkennbar die bewusste Vertragsabweichung bedacht.[45] Für andere Vermögensschäden als Lieferfristüberschreitung gelten wie auch sonst beim CMR-Beförderungsvertrag die Regeln des national anwendbaren Rechts, bei deutschem § 433 HGB.

dd) Einseitig unredliche Abweichung, Vertragsbruch

20 Setzt der Frachtführer eigenmächtig, d. h. ohne Vereinbarung mit dem Absender, ohne dessen Gestattung und ohne einen nach Art. 14 CMR, § 665 BGB hinreichenden Grund ein anderes Transportmittel ein, so bricht er den Vertrag. Das muss nicht böswillig oder arglistig sein, Vertragsbruch liegt bereits vor, wenn der Frachtführer aus eigenem Interesse wissentlich vom Vertrag abweicht. Das kann z. B. zutreffen, wenn er das Fahrzeug für einen anderen, ihm wichtigeren und lukrativeren Transport einsetzen möchte. Dann gilt: Der Frachtführer haftet auf je-

---

43 Vgl. den insoweit ähnlich liegenden Fall einer Sammelgutbeförderung bei *de la Motte*, CMR: Schaden – Entschädigung – Versicherung, VersR 1988, 317, 319.

44 BGH, 17.5.1989 – I ZR 211/87, TranspR 1990, 88 = VersR 1990, 331 = NJW 1990, 639 = ETR 1990, 76.

45 S. 24 f., Rdn. 33.

den Fall nach CMR als dem Recht des Vertrages.[46] Auf keinen Fall kann er, wenn das Recht des tatsächlich eingesetzten Transportmittels eine geringere oder niedrigere Haftung ergibt, den Geschädigten darauf verweisen; auf keinen Fall kann der Frachtführer aus seinem Vertragsbruch Nutzen und Gewinn ziehen. Ergibt das Recht des tatsächlich eingesetzten Transportmittels eine höhere Haftung als nach CMR, so kann der Geschädigte sie in Anspruch nehmen. Ist der Schaden noch höher, kann der Frachtführer sich auch nicht auf Beschränkungen aus dem Recht des tatsächlich eingesetzten Transportmittels berufen, sein Vertragsbruch führt als Vertragsverletzung vielmehr – je nach Anwendbarkeit des nationalen Rechts – zu voller Haftung in unbeschränkter Höhe.[47] Anderer Ansicht ist möglicherweise *Loewe*,[48] der allein auf die tatsächliche Abwicklung der Gesamtbeförderung abstellt und nicht nach Gestattung, wissentlicher und versehentlicher Abweichung unterscheidet. Immerhin will er unter dem Gesichtspunkt des Absenderschutzes den Frachtführer nach anwendbarem nationalen Recht haften lassen für die Strecke, die nicht mit Straßenfahrzeug bewältigt worden ist; im Ergebnis würde damit auch *Loewe* bei Anwendbarkeit deutschen Rechts im Falle eigenmächtiger Abweichung des Frachtführers zur Haftung aus § 433 HGB kommen. Gleicher Ansicht wie *Loewe* ist wohl auch *Lenz*,[49] allerdings ohne nähere Begründung und mit der Einschränkung, dass „grundsätzlich" das Recht des tatsächlich eingesetzten Transportmittels gelte.

7. Grenzüberschreitung

Der vertraglich vereinbarte Übernahme- und der vertraglich vereinbarte Ablieferungsort müssen in zwei verschiedenen Staaten liegen. Nicht entscheidend ist, ob ein Grenzübertritt tatsächlich erfolgt. Weist ein Absender den Frachtführer vor Grenzübertritt an, das Gut zum Ablieferungsort zurückzutransportieren, gilt für diesen Transport dennoch die CMR.[50] Eine Beförderung vom früheren Bundesgebiet nach Berlin-West und umgekehrt war keine Beförderung nach CMR, Berlin-West war kein eigener Staat. Wie oft welche Grenzen überschritten werden, bleibt gleich. So überschreitet zwar eine Fahrt von Aachen über die Hocheifel **21**

46 BGH, Urt. v. 30.9.1993 – I ZR 258/91, TranspR 1994, 16, 17 = BGHZ 123, 303, 306; *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 1 CMR Rdn. 10; *Herber/Piper*, Art. 1 CMR Rdn. 17.

47 Anh. I Rdn. 15; BGH, 17.5.1989 – I ZR 211/87, TranspR 1990, 88 = VersR 1990, 331 = NJW 1990, 639 = ETR 1990, 76; OLG Hamburg, 30.8.1984 – 6 U 57/84, VersR 1985, 832; OLG Hamburg, 7.5.1987 – 6 U 12/87, VersR 1987, 1111; *Piper*, S. 24 f., Rdn. 33; *Helm*, in: Großkomm. HGB, § 425 HGB Rdn. 3; *Koller*, § 425 HGB Rdn. 2; *Blaschczok*, Die Haftung beim Einsatz vertragswidriger Transportmittel, TranspR 1987, 401; *Brautlacht*, Die Anwendbarkeit des WA bei der Luftersatzbeförderung, TranspR 1988, 187; *Koller*, Die Haftung beim Transport mit vertragswidrigen Beförderungsmitteln, VersR 1988, 432; *Willenberg-Lucas*, Der Luftfrachtverkehr auf der Straße oder das Trucking und seine haftungsrechtlichen Folgen, TranspR 1989, 199.

48 ETR 1976, 503, 512.

49 Rdn. 66.

50 *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 1 CMR Rdn. 19; *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 6; *Herber/Piper*, Art. 1 CMR Rdn. 52.

(Eupen-Malmedy in Belgien) nach Trier die deutsch-belgische Grenze zweimal, Abgangs- und Bestimmungsort liegen aber in demselben Staat Bundesrepublik Deutschland; es ist folglich kein Fall der CMR. Ähnlich ist es bei einer Fahrt von Salzburg über Berchtesgaden und Lofer nach Kufstein und Innsbruck. Hier wird die deutsch-österreichische Grenze zweimal überschritten, Abgangs- und Bestimmungsort liegen aber in demselben Staat Republik Österreich; es ist folglich kein Fall der CMR als der Rechtsordnung eines internationalen Straßengüterverkehrs. Dennoch finden die meisten Vorschriften der CMR auf diese innerösterreichische Beförderung Anwendung, aber das liegt daran, dass Österreich mit Wirkung vom 28.7.1990 die CMR in sein nationales Straßenbeförderungsrecht übernommen hat durch Einfügung des neuen § 439a in das HGB.[51] Mit Bundesgesetz vom 28.6.1990 wurden das Handelsgesetzbuch und das Binnenschifffahrtsgesetz hinsichtlich der innerstaatlichen Anwendung des Beförderungsvertrages im internationalen Straßengüterverkehr – CMR – geändert.[52]

22 Mindestens einer der Staaten von Übernahme- und Ablieferungsort muss ein Vertragsstaat der CMR sein, d.h. die CMR innerhalb der Unterzeichnungsfrist unterzeichnet haben oder ihr später beigetreten sein und in beiden Fällen die CMR ratifiziert haben. Anders ausgedrückt: Für mindestens einen der Staaten muss die CMR völkerrechtlich und innerstaatsrechtlich gültig sein (vgl. Übersicht Vor Art. 1 Rdn. 7). Wenn wenigstens in einem der beiden Staaten die CMR in dieser Weise Bestandteil der nationalen Rechtsordnung ist, so können sich Angehörige anderer Staaten darauf einlassen, sofern ihre eigene nationale Rechtsordnung nicht entgegensteht, wenn sie also Vertragsfreiheit haben. Damit wollte man erreichen, dass die CMR möglichst früh weite Verbreitung und Anwendung in der Praxis des Güterverkehrs fand, auch wenn die Ratifizierung durch die na-

---

51 Vgl. dazu *Jesser*, S. 17; *Seltmann*, Neuregelung des österreichischen Frachtrechts durch das Binnen-Güterbeförderungsgesetz, TranspR 1990, 405.

52 (Binnen-Güterbeförderungsgesetz für Österreich, BGBl. 1990/459) mit folgendem, wesentlichen Inhalt: Mit Art. I wurde in das Handelsgesetzbuch vom 10.5.1897, dRGBl., S. 219, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. 1988/180, die Vorschrift des § 439a neu eingefügt: § 439a. (1) Auf den Abschluss und die Ausführung des Vertrages über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße – ausgenommen Umzugsgut – mittels Fahrzeugen, die Haftung des Frachtführers, Reklamationen und das Rechtsverhältnis zwischen aufeinanderfolgenden Frachtführern sind die Art. 2–30 und 32–41 des Übereinkommens vom 19. Mai 1956, BGBl. 1961/138, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBl. 1981/192, in der für Österreich jeweils geltenden Fassung auch dann anzuwenden, wenn der vertragliche Ort der Übernahme und der vertragliche Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen. (2) Im Sinne des Abs. 1 sind unter Fahrzeugen Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger gem. Art. I lit. p, q, r und u des Übereinkommens über den Straßenverkehr, BGBl. 1982/289, zu verstehen. Art. II: Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz) vom 20. Mai 1898, dRGBl. S. 868/1898, in der Fassung der Verordnung dRGBl. I 2394 (GblÖ, Nr. 1454/1939), wurde im § 26 geändert: „§ 26. Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der §§ 425–427, 430–436, 439, 440–443, 445–451 des Handelsgesetzbuchs Anwendung." Art. III: Dieses Bundesgesetz ist auf Frachtverträge, die vor seinem Inkrafttreten abgeschlossen worden sind, nicht anzuwenden.

tionale Gesetzgebung sich hinzog. Dem Ziel dient auch Art. 6 Abs. 1 lit. k) CMR.[53] Inzwischen hat die CMR sich in der Praxis durchgesetzt, Verladerschaft und Fuhrgewerbe wenden sie ganz selbstverständlich an, auch im Straßengüterverkehr nach und von Nah- und Mittelost, Nordafrika, Türkei. Noch spielt der Ro/Ro-Verkehr[54] über den Nordatlantik nach USA und Kanada keine nennenswerte Rolle, nach deutschem Recht würde dafür aber auch die CMR gelten. Dass US-amerikanische Gerichte das möglicherweise anders beurteilen, steht für unser Recht nicht entgegen.

23 Dass Wohnsitz und Staatsangehörigkeit der am Beförderungsvertrag oder seiner tatsächlichen Abwicklung Beteiligten keine Rolle spielen, dient nur der Klarstellung im internationalen Einheitsrecht CMR. Definition und Charakterisierung des CMR-Beförderungsvertrags sind nach deutschem Recht auch ohne das genügend. Wohl können Wohnsitz und Staatsangehörigkeit der Beteiligten wichtig werden bei der Bestimmung des ergänzend anwendbaren Rechts.[55]

II. Begriff des Fahrzeugs, Abs. 2

1. Begriffe der CMR

24 Die CMR versteht unter Fahrzeugen Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger und verweist zur genaueren Umschreibung auf Art. 4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19.9.1949.[56] Das Abkommen von 1949 ist durch Art. 48 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8.11.1968 aufgehoben und ersetzt worden.[57] Damit stellte und stellt sich die Frage, welches Abkommen gilt, solange nicht alle Staaten von 1949 auch das Abkommen von 1968 ratifiziert haben. *Loewe*[58] meint, dass die Frage bis zur endgültigen Identität der Zeichner- und Ratifizierungsstaaten offenbleiben und im Einzelfall von den Gerichten entschieden werden muss, dass aber für einen Staat, der zwar das Abkommen von 1968 ratifiziert hat, nicht aber das von 1949, von vornherein nur das Abkommen von 1968 gilt. Gleicher Ansicht ist anscheinend *Helm*,[59] der allerdings nur auf *Loewe* verweist. *Glöckner*[60] erwähnt nur, dass das Abkommen von 1949 ersetzt worden ist durch das Abkommen von 1968, ohne

53 Siehe dort Rdn. 20, 21 ferner *Loewe*, ETR 1976, 503, 519.
54 Roll-on-Roll-off, eine Art des Huckepack-Verkehrs; der beladene LKW fährt mit eigener Kraft auf das Seeschiff und wird so mit Ladung über See befördert, um im Bestimmungshafen mit eigener Kraft an Land zu fahren und dann weiter ins Binnenland, vgl. dazu Art. 2 CMR Rdn. 88, 103.
55 Vgl. *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 7; vgl. auch Anh. II Rdn. 4.
56 Vgl. dazu *Loewe*, ETR 1976, 503, 513 ff.
57 BGBl. 1977 II, S. 811; C. H. Beck, Textausgabe Straßenverkehrsrecht, Nr. 13; vgl. auch *Loewe*, ETR 1976, 503, 513 ff.
58 *Loewe*, ETR 1976, 514–516.
59 *Helm*, in: Großkomm., Art. 1 CMR Rdn. 6.
60 Art. 1 CMR Rdn. 16.

darauf einzugehen, was unter welchen Voraussetzungen gilt. *Koller*[61] hält unverändert das Abkommen von 1949 für maßgebend, auch wenn es inzwischen aufgehoben worden ist, denn Art. 1 Abs. 2 CMR sei keine dynamische Verweisung. *Jesser*[62] bezeichnet ebenfalls die Verweisung auf das Abkommen von 1949 als statisch, weshalb auf spätere Rechtsänderungen kein Bedacht zu nehmen sei. Das LG Regensburg[63] schließlich wendet ohne nähere Begründung unmittelbar das Abkommen von 1968 an.

25 Welches Abkommen bis oder ab wann zwischen welchen Staaten gültig ist, braucht nicht entschieden zu werden. Bis auf für den Straßengüterverkehr unwichtige Punkte stimmen die Definitionen beider Abkommen überein:

Kraftfahrzeug:

1949: Jedes mit mechanischem Antrieb und eigener Kraft auf der Strecke verkehrende Fahrzeug, das nicht an Schienen oder elektrische Leitungen gebunden ist und üblicherweise zur Beförderung von Personen oder Gütern dient.

1968: Mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen jedes auf der Straße mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor (ausgenommen Motorfahrräder auf dem Gebiet der Vertragsstaaten, die sie nicht den Krafträdern gleichgestellt haben), das üblicherweise auf der Straße zur Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden, dient.

Anhänger:

1949: Jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden.

1968: Jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug angehängt zu werden.

Sattelkraftfahrzeug:

1949: Jedes Kraftfahrzeug mit einem Anhänger ohne Vorderachse, der so auf dem Zugfahrzeug aufliegt, dass ein wesentlicher Teil des Gewichts des Anhängers und seiner Ladung vom Zugfahrzeug getragen wird.

1968: Miteinander verbundene Fahrzeuge, die aus einem Kraftfahrzeug und einem damit verbundenen Sattelanhänger bestehen.

Sattelanhänger:

1949: Anhänger des Sattelkraftfahrzeugs.

1968: Jeder Anhänger, der dazu bestimmt ist, mit einem Kraftfahrzeug so verbunden zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und dass ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen

61 Art. 1 CMR Rdn. 5.
62 *Jesser*, S. 25.
63 Urt. v. 28.11.1989 – S 206/89, TranspR 1990, 194.

wird. Danach bestehen nur zwei unwichtige Unterschiede. Das Abkommen von 1968 nimmt teilweise Motorfahrräder aus und schließt entgegen dem Abkommen von 1949 Oberleitungsbusse ein; beides ist für die Praxis des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs ohne Bedeutung. Dass die Definition des Kraftfahrzeugs im Abkommen von 1949 den mechanischen Antrieb betont, die Definition von 1968 dagegen nicht, ist unschädlich. Ein nichtmechanischer Antrieb ist augenblicklich nur vorstellbar bei einem Transportsystem wie der Magnetbahn; das aber ist an Schienen und Leitungen gebunden und fällt deshalb nicht unter die Definitionen von 1949 und 1968.

Unschädlich ist auch, dass der deutsche Wortlaut des Art. 1 Abs. 2 CMR von „Umschreibung im Abkommen 1949" spricht, während der verbindliche[64] englische und französische Wortlaut den strengeren Ausdruck *definition* verwendet. Wenn ein CMR-Staat keines der beiden Abkommen über den Straßenverkehr ratifiziert hat, dann sind die vier Fahrzeugbegriffe der CMR nicht deshalb undefiniert und inhaltslos, sondern bleiben als Begriffe der CMR nach mindestens nationalem Sprachgebrauch gültig. Der aber ist vollkommen eindeutig und genügt. **26**

2. Andere Begriffe

Es gibt in der Praxis des Güterverkehrs einige weitere „Fahrzeug-"Begriffe, die sich als Fachausdrücke des Güterverkehrs sprachlich erst gebildet haben. **27**

a) Truck, Trucking

Seit 1953 enthielten die Incoterms eine Klausel, deren Kurzbezeichnung FOR/FOT lautete. Das hieß *Free on Rail/Free on Truck*, und nach ausdrücklicher Erläuterung durch die Internationale Handelskammer in ihrem Vorspann zu der Klausel waren *Truck* und *Rail* synonyme Ausdrücke, weil *truck* Eisenbahnwaggon bedeutete – und nicht Fahrzeug allgemein oder Straßenfahrzeug im besonderen – und *rail* Schiene: „Die Klausel sollte nur benutzt werden, wenn die Ware per Eisenbahn transportiert wird." Die Klausel ist 1990 durch die für alle Transportmittel geltende Klausel *Free Carrier* (FCA) abgelöst worden, weil FOR/FOT schon in den letzten Jahren missverstanden wurde. Weiterhin hat man Truck als Gegensatz zu Rail gesehen, also als Straßenfahrzeug. Sprachlich war das frühere Verständnis als Eisenbahnwaggon eine Verengung, denn lateinisch *trahere* heißt ziehen. Der Begriff hat jetzt aber auch in Bezug auf Straßenfahrzeuge eine besondere Bedeutung, die sich dem ursprünglichen Sinn von ziehen, also Zugkraft annähert. Ein LKW-Anhänger und ein Sattelauflieger sind nicht Truck, ihnen fehlt eine eigene Motorkraft. Truck hat eigene Motorkraft, ist aber nicht LKW schlechthin, sondern Straßenfahrzeug mit eigener Motorkraft nur insofern, als die Motorkraft – mindestens auch – zum Ziehen verwandt wird. Klassischer Fall des Truck ist daher die Sattelzugmaschine oder der Sattelschlepper. **28**

64 Vgl. Unterzeichnungsprotokoll nach Art. 51 CMR, Denkschrift, S. 27.

29 Das Entscheidende ist die bewegende und gegenüber der Ladung in gewisser Weise verselbstständigte Motorkraft. Mit dieser Bedeutung ist der Begriff aus den USA nach Europa gekommen, und zwar in der substantivierten Form des Verbums *trucking*. Große Überland-LKWs hatte es in den USA schon länger gegeben, hinderlich wirkte sich nur die Verschiedenheit der Zulassungsvorschriften der einzelnen Bundesstaaten aus. Manche Groß-LKWs konnten bestimmte Bundesländer nicht durchfahren, also musste umgeladen werden, das kostete entsprechende Umschlagseinrichtungen, Personal, also Geld, ferner Zeit und war schließlich der Ladung nicht zuträglich; erfahrungsgemäß ist das Umladen, der Umschlag, schadenträchtiger als das reine Fahren. Das brachte gegen Ende der 50er-Jahre den großen Überland-Frachtführer Sea-Land auf den Gedanken, die Ladung vom Fahrgestell zu trennen und die Karosserie mit dem Ladungsraum als eigenes Behältnis, das auf ein genormtes Fahrgestell gesetzt und so befördert werden konnte, zu verselbstständigen: Der Container war erfunden, damit der Container-Verkehr und damit die neue Tätigkeit des Trucking, der Einsatz genormter Fahrgestelle im Container-Verkehr.

30 Im Mai 1966 eröffnete Sea-Land den ersten überseeischen Container-Dienst über den Atlantik nach Europa (und zurück), andere Reedereien folgten bald nach.[65] Der Container als genormtes Behältnis kann auf genormte Fahrgestelle gesetzt und so mit jedem beliebigen Transportmittel befördert werden. Anders als die Wechselbrücke, die Teil eines Straßenfahrzeugs ist (vgl. Rdn. 33), ist der Container nicht einem bestimmten Transportmittel zugeordnet.

31 Beim reinen Straßentransport haben Container und Wechselbrücke dieselbe Funktion des Ladungsgefäßes, dem zum Straßenfahrzeug nur noch das Fahrgestell und die Motorkraft fehlen. Wer Fahrgestell und Motorkraft für die Straßenbeförderung eines Containers stellt, ist ebenso Trucker wie derjenige, der wechselnde Wechselbrücken befördert. Auch die Beförderung von Wechselbrücken nennt man deshalb Trucking. Trucking bedeutet somit, Motorkraft und Fahrgestell für die Beförderung von Ladegefäßen einzusetzen.[66]

b) Trailer

32 *Trailer* ist sprachlich eine Zusammenziehung von *truck* und *rail* und müsste nach früherem Sprachgebrauch eine Art Eisenbahnwaggon bedeuten.[67] Genau wie beim Ausdruck Truck (vgl. Rdn. 29, 31) hat sich jedoch die Bedeutung von Trailer auf den Straßengüterverkehr verlagert. Trailer ist nun aber nicht jedes Stra-

---

65 Vgl. *Möller*, Der gegenwärtige Stand des überseeischen Container-Verkehrs, HANSA 1967, 1782.

66 Vgl. Gutachten des BAG, 18.4.1988 und Gutachten des DIHT, 23.12.1988 in OLG München, 12.5.1989 – 23 U 2248/88, TranspR 1990, 427; *Heimes*, Handlexikon des Güterkraftverkehrs, 3. Aufl. 1989, S. 199: Trucking. Dazu, ob das Trucking eines Containers oder einer Wechselbrücke eine CMR-Beförderung mittels Straßenfahrzeugs ist oder sein kann, siehe Rdn. 33 ff.

67 Vgl. Incoterms 1953–1990, FOR/FOT, Rdn. 28.

ßengüterfahrzeug, wie LKW oder Anhänger, sondern ein Straßengüterfahrzeug, welches getruckt wird, also der Sattelauflieger, der von einem Sattelschlepper (= *Truck*) gezogen wird. Wie Truck die verselbstständigte Straßen-Motorkraft ist, so ist Trailer das dazugehörige selbstständige Ladegefäß für den Straßentransport. Truck und Trailer bilden zusammen die funktionale Einheit, das soll die sprachliche Alliteration „Tr" ausdrücken. *Fischer* hat überzeugend dargelegt, dass nicht nur der leere Trailer Gut i.S.d. CMR sein kann, sondern auch der vom Absender mit weiterem Gut beladene Trailer Gut i.S.d. CMR ist.[68] *Koller* hingegen vertritt die Ansicht, Trailer könnten kein Gut sein, ohne aber hierfür eine Begründung zu liefern.[69] *Jesser-Huß* weist demgegenüber zu Recht darauf hin, dass entscheidend der Inhalt des Beförderungsvertrages ist.[70] Wird der Frachtführer beauftragt, mittels eines Kraftfahrzeugs, nämlich der Zugmaschine, einen vom Absender beladenen Trailer grenzüberschreitend zu befördern, ist der gesamte Trailer Gut i.S.d. CMR.

c) Wechselbrücke

Eine Wechselbrücke ist eine LKW- oder Anhänger-Ladefläche mit Aufbau, wie ihn auch ein LKW oder Anhänger haben kann: Bordwand mit oder ohne Spriegel und Plane, geschlossener Raum (= Kofferaufbau), Kofferaufbau mit Wärmeisolierung, mit Heiz-, Kühl- oder Tiefkühleinrichtung usw. Die Wechselbrücke ist der Teil eines Kraftfahrzeugs, der übrig bleibt, wenn man das Fahrgestell wegnimmt: Fahrgestell + Wechselbrücke = LKW oder Anhänger. Diese bauliche und funktionale Trennung dient dem schnelleren Umschlag der Güter, weil der Fahrer nicht auf die Beladung warten muss, sondern erst eine beladene Wechselbrücke auf das Fahrzeug auflädt oder nicht auf Entladung warten muss, sondern die beladene Wechselbrücke beim Empfänger zu dessen Entladung abstellen kann. Die Wechselbrücke wird mit einem entsprechend genormten Fahrgestell auf der Straße zum Absender gefahren, wo das Fahrgestell die Wechselbrücke absetzt, die nun auf eigenen Stützbeinen an der Rampe des Absenders steht und beladen wird. Während dieser Zeit erledigt das Fahrgestell andere Fahrten. Ist die Wechselbrücke beladen und verschlossen, erscheint das Fahrgestell wieder – oder ein entsprechendes anderes –, nimmt die Wechselbrücke auf und fährt mit ihr los. Wie der Fall des Landgerichts Regensburg zeigt, kann die Wechselbrücke aber auch z.B. mit der Eisenbahn transportiert werden.[71] Die Ansicht aus der Vorauflage, die Wechselbrücke sei Teil eines Straßenfahrzeugs, kann daher nicht aufrechterhalten werden. *Thume* hat zu Recht die Wechselbrücke als einen „Container auf Stelzen" bezeichnet.[72] **33**

68 *Fischer*, TranspR 1995, 326, 335.
69 *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 5.
70 MünchKommHGB/*Jesser-Huß*, Art. 1 CMR Rdn. 13; *Antwerpen*, ETR 1996, 579.
71 LG Regensburg, 28.11.1989 – S 206/89, TranspR 1990, 194.
72 *Thume*, in: Fremuth/Thume, Kommentar zum Transportrecht, Art. 1 CMR Rdn. 25.

Von entscheidender Bedeutung wird die Einordnung bei der Frage, wie der Frachtführer haftet, wenn eine fremde Wechselbrücke von ihm beschädigt wird. Nicht entscheidend ist die Einordnung bei der Frage, ab oder bis wann der Frachtführer für Güter haftet, die sich auf einer Wechselbrücke befinden, bevor oder nachdem diese auf ein Kraftfahrzeug gesetzt wurde. Denn dies ist eine Frage der Übernahme oder der Ablieferung. Für die Frage der Haftung des Frachtführers ist nicht die tatsächliche Handhabung entscheidend, sondern der Inhalt des Vertrages. Wenn also vereinbart war, dass Güter grenzüberschreitend mit Kraftfahrzeugen befördert werden sollen, der Frachtführer dem Absender eine leere Wechselbrücke zur Verfügung stellt, und man kommt zur Überzeugung, eine Übernahme des Gutes liegt vor, so richtet sich die Haftung des Frachtführers nach der CMR. Haben die Parteien jedoch vereinbart, dass die Güter auf einer Wechselbrücke zunächst lagern sollen, bevor diese weiterbewegt wird, so richtet sich die Haftung nach Lagerrecht.

34 Die Verkehrsanschauung hat keine Schwierigkeit, im Einsatz von Wechselbrücken und in dem von Sattelaufliegern Straßengüterbeförderung, d.h. eine Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, zu sehen, wie sie § 1 GüKG voraussetzt. Immerhin ist der Sattelauflieger eine besondere Art von Anhänger.

35 Erörterungswürdig ist der Einsatz einer Wechselbrücke deshalb, weil das Tatbestandsmerkmal „Beförderung mit Kraftfahrzeug oder Anhänger" zu der Frage zu führen scheint, ob die Wechselbrücke ein Straßenfahrzeug ist. Hierfür braucht die Wechselbrücke aber selbst kein Fahrzeug zu sein. Denn unstrittig wird die Wechselbrücke mit einem Kraftfahrzeug bewegt. Für die Annahme eines CMR-Beförderungsvertrags ist die Einordnung der Wechselbrücke als Fahrzeug überhaupt nicht notwendig. Die statische Frage nach dem, was ist, erweist sich damit als unergiebig. Es kommt auch nicht darauf an, ob überhaupt eine Wechselbrücke benutzt wird. Gibt beispielsweise der Absender eine beladene oder leere Wechselbrücke zur Beförderung in dem Sinne, dass sie dem Empfänger am Bestimmungsort abgeliefert werden soll, dann ist die Wechselbrücke – ggf. mit ihrem Ladungsinhalt – Gegenstand des Beförderungsvertrages, also Beförderungsgut, und wenn sie ihrer Bestimmung gem. auf ein Straßenfahrgestell gesetzt und zum Empfänger gefahren wird, so ist das Straßengüterbeförderung. Für das Merkmal „Beförderung mit Straßenfahrzeug" wichtig ist die Frage nach der Funktion der Wechselbrücke bei ihrem Einsatz, also nach der Regie. Die Frage muss deshalb dynamisch oder funktional gestellt werden: Wer hat die Regie der Wechselbrücke, wer setzt sie ein? Ein vertraglicher Straßen- oder ein Eisenbahnfrachtführer? Wenn dem Absender eine Wechselbrücke an die Rampe gestellt wird und, während er sie belädt, das Fahrgestell andere Fahrten erledigt, so weiß der Absender und stimmt zu (= vertraglicher Konsens), dass er ein Behältnis belädt, das später die vereinbarte Beförderung antritt.[73] Aus Art. 2 CMR wird erkennbar, dass die

73 OLG Hamburg, 13.3.1993 – 6 U 60/93, TranspR 1994, 195; *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 2 CMR Rdn. 2 mit Hinweis auf *Hill*, ETR 1976, 183 f.; *Koller*, Art. 2 CMR Rdn. 3; *Glöckner*, Art. 2 CMR Rdn. 2; *Lenz*, Rdn. 71.

CMR auch dann gelten will, wenn ein Straßenfahrzeug während eines Teils seiner Reise seinerseits befördert wird, sofern nur die Gesamtbeförderung einem einheitlichen konsensualen Straßenbeförderungsvertrag unterliegt und das Gut nicht aus dem Straßenfahrzeug aus- oder umgeladen wird; diese Voraussetzungen sind auch beim Einsatz einer Wechselbrücke erfüllt.

Irrelevant ist auch, ob die Wechselbrücke einem LKW oder einem Anhänger zu- **36**
geordnet ist; das kann auch während der Gesamtreise wechseln, z. B. vom Absender zum Abgangsbahnhof mit Motorkraft als LKW, vom Bestimmungsbahnhof zum Empfänger ohne eigene Motorkraft als Anhänger oder umgekehrt.

Mit der herrschenden Meinung ist daher die Wechselbrücke selbst nicht als ein **37**
Fahrzeug oder als ein Anhänger i. S. d. der CMR einzuordnen, sondern als Ladegefäß.[74]

Mit dieser Einordnung ist es dann auch möglich, ohne Wertungswidersprüche **38**
den Transport einer Wechselbrücke mit anderen Verkehrsträgern wie der Eisenbahn zu erfassen und zu behandeln.

Eine Variante des Wechselbrückeneinsatzes ist der sog. Wechselbrückenbegeg- **39**
nungsverkehr von Frachtführern. Zwei Frachtführer organisieren ihre gegenseitigen Hin- und Rückfahrten so, dass jeder seine Ladung mittels Wechselbrücke zum anderen oder zu einem bestimmten Parkplatz, etwa auf der Mitte der Strecke zwischen ihnen, bringt, die Wechselbrücke zur Entladung abstellt und sofort oder später eine dort bereitgestellte andere Wechselbrücke aufnimmt und mit ihr zurückfährt. Jeder setzt seine Fahrgestelle mit Fahrpersonal ein, und beide benutzen ihre eigenen Wechselbrücken und stellen sie gegenseitig dem anderen zur Verfügung. Bei dieser Verkehrsabwicklung kann die Wechselbrücke mit Ladung Gegenstand des Beförderungsvertrages sein – für sie wird dann auch nach CMR gehaftet –, es kommt aber auch vor, dass die beiden Verkehrsträger sich gegenseitig unentgeltlich oder gegen irgendeine Art von Entgelt in dieser Weise die Wechselbrücken als Ladegefäße zur Verfügung stellen. Das wäre dann Leihe, Miete oder ein Ähnliches, vielleicht verschiedene Elemente enthaltendes Rechtsverhältnis. Die Wechselbrücken können auch ohne Fahrgestell für sich versichert werden, sei es als Kraft-Kasko, sei es als Container-Kasko.[75] – Im Zweifel ist beim Wechselbrückenbegegnungsverkehr unter Frachtführerkollegen anzunehmen, dass für die jeweils zur Verfügung gestellte Wechselbrücke keine Fracht geschuldet und gezahlt wird, sondern man sich gegenseitig in einem Mietverhältnis die Wechselbrücken zur Benutzung überlässt. Die Entgeltlichkeit liegt bereits in der Gegenseitigkeit.[76]

---

74 OLG Hamm, Urt. v. 2.2.1995 – 18 U 35/9, VersR 1996, 1304; LG Regensburg, 28.11.1989 – S 206/89, TranspR 1990, 194; *Jesser-Huß*, TranspR 1994, 338; *Herber*, TranspR 1994, 375; *Koller* Art. 1 CMR Rdn. 5; a. A. OLG Hamburg, 13.3.1993 – 6 U 60/93, TranspR 1994, 192, 194.

75 = Transport-Güter-Versicherung nach ADS mit ADS Güterversicherung 1973/84 und DTV-Zusatzklauseln für die Kaskoversicherung von Containern.

76 Vgl. OLG Düsseldorf, 27.2.1987, TranspR 1987, 187.

III. Beförderung durch Hoheitsträger, Abs. 3

40 Die Person des Frachtführers spielt keine Rolle. Es wird meistens ein kaufmännischer Unternehmer sein, notwendig ist das aber nicht. Wenn alle Merkmale erfüllt sind, ist ein konsensualer „Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen . . .“ immer ein CMR-Vertrag. Abs. 3 stellt klar, dass sich daran auch dann nichts ändert, wenn der den konsensualen Vertrag abschließende Frachtführer (*contracting carrier*) nicht selbst fährt, sondern die Beförderung tatsächlich durchgeführt wird von einem Staat oder einer staatlichen Einrichtung oder Organisation (*actual carrier*).[77] Nach deutschem Recht wäre das ohnehin selbstverständlich. Charakter und Inhalt des konsensualen Hauptfrachtvertrags werden nach außen nicht berührt von Charakter, Inhalt usw. eines Unterfracht- oder sonstigen Vertrags im Innenverhältnis.

41 Abs. 3 stellt ferner klar, dass die Wirtschaftsstruktur der beteiligten Staaten keine Rolle spielt. Wenn alle sonstigen Merkmale erfüllt sind, gilt für einen Beförderungsvertrag die CMR auch dann, wenn in einem Land der Straßengüterverkehr verstaatlicht ist, wie in früheren Ostblock- oder in GUS-Staaten, oder wenn, wie früher in Großbritannien, der Straßenverkehr noch nicht denationalisiert war.[78]

IV. Von der Geltung ausgenommene Beförderungen, Abs. 4

1. Post

42 Die CMR gilt nicht für Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden.[79] Dabei spielt die tatsächliche, wirtschaftliche und rechtliche Struktur der nationalen Posteinrichtungen keine Rolle, also auch nicht die der Deutsche Post AG. Auch der Rechtsstatus ihrer Tätigkeit als hoheitlich oder privatrechtlich ist ohne Bedeutung. Grund hierfür ist, dass der Weltpostvertrag von Postverwaltung spricht. Was eine Postverwaltung ist und vor allem wer dies in den einzelnen Ländern ist, richtet sich nach den jeweiligen nationalen Transformationsgesetzen (hierzu unten Rdn. 44).

43 Der Weltpostvertrag ist Völkerrecht und wird vom Weltpostverein (*United Postal Union* – UPU) verabschiedet. Der Weltpostverein ist eine Unterorganisation der UNO und veranstaltet alle fünf Jahre, zuletzt 2004 in Bukarest, davor 1999 in Peking, einen Weltpostkongress. Der Weltpostkongress verabschiedet als völkerrechtliches Abkommen den Weltpostvertrag alle fünf Jahre neu, die von den Mitgliedstaaten ratifiziert werden müssen. Die Fassung aus Bukarest 2004 ist noch

77 Vgl. *Loewe*, ETR 1976, 503, 516, Nr. 34.
78 Vgl. *Glöckner*, Art. 1 CMR Rdn. 19; Herber/Piper, Art. 1 CMR Rdn. 57.
79 *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 8; *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 1 CMR Rdn. 22.

nicht ratifiziert; es gilt z. Zt. also die letzte ratifizierte Fassung des Weltpostvertrages vom Kongress in Peking 1999.[80]

44 Der deutsche Gesetzgeber hat zuletzt mit dem *Gesetz zu den Verträgen vom 15. September 1999 des Weltpostvereins*,[81] den Weltpostvertrag sowie die weiteren, damit zusammenhängenden Abkommen in deutsches nationales Privatrecht transformiert. Nach Art. 4 dieses deutschen Gesetzes nimmt in der Bundesrepublik Deutschland die Deutsche Post AG die Rechte und Pflichten einer Postverwaltung wahr. Nach Art. 4 Abs. 2 dieses Gesetzes kann auch jedes andere Unternehmen die Zulassung als Postverwaltung beantragen und erhalten. Art. 4 dieses Gesetzes unterwirft darüber hinaus jeden Absender und Empfänger einer grenzüberschreitenden Postsendung der Geltung der Regeln des Weltpostvertrages und des Postpaketübereinkommens.[82] Die Geltung und Wirksamkeit des Weltpostvertrages hat nichts zu tun mit einem Beförderungsmonopol oder dem sog. Postmonopol.

45 Wegen des (ebenfalls) völkerrechtlichen Status des Weltpostvertrages, der als Völkerrecht schon seit über 160 Jahren besteht und als erstes internationales Transportübereinkommen überhaupt bezeichnet werden kann, das darüber hinaus auch noch unabhängig vom eingesetzten Verkehrsmittel, also multimodal einheitlich gilt, ist in der CMR in Art. 1 Abs. 4 lit. a) bewusst ein Vorrang für die Geltung des Weltpostvertrages und seiner darauf basierenden Abkommen geschaffen worden. Damit unterliegt die grenzüberschreitende Beförderung von Postsendungen, das sind Briefe und Pakete, die einer Postverwaltung übergeben werden, ausschließlich den Bestimmungen des Weltpostvertrages und nicht der CMR. Damit richten sich sowohl die Absenderrechte als auch die Rechte des Empfängers nach dem Weltpostvertrag, nicht nach der CMR. Wenn der Auftraggeber (Absender) sein Gut der Postverwaltung zur Beförderung übergibt, ist die Postverwaltung nach ihrem eigenen Organisationsrecht gehalten, die Beförderung nach dem Weltpostvertrag und seiner Abkommen durchzuführen. Auch der Auftrag der Postverwaltung an einen privaten Frachtführer, Postsendungen, also Briefe und Pakete, grenzüberschreitend zu transportieren, unterliegt nicht der CMR, sondern dem Weltpostvertrag oder dem Postpaketabkommen.[83] Die ausschließliche Geltung des Weltpostvertrages ist durch die Rechtsprechung inzwischen anerkannt.[84]

---

80 Vgl. *Rode*, Haftungsrahmen nach dem Weltpostvertrag, TranspR 2005, 301, 302.

81 BGBl. 2002 II, S. 1446.

82 BGH, 28.1.2003 – X ZR 113/02, TranspR 2003, 238; BGH, 3.3.2005 – I ZR 273/04, TranspR 2005, 307.

83 BGH, 20.9.2005 – I ZR 67/03, TranspR 2006, 468.

84 BGH, 31.1.1980 – III ZR 152/78, NJW 1980, 1222; BGH, 28.1.2003 – X ZR 113/02, TranspR 2003, 238; BGH, 3.3.2005 – I ZR 273/04, TranspR 2005, 307; BGH, 20.9.2005 – I ZR 67/03, noch unveröffentlicht; OLG Karlsruhe, 25.7.2001 – 15 U 26/01, TranspR 2002, 210; OLG Köln, 12.8.2003 – 3 U 40/03, TranspR 2004, 312; OLG Oldenburg, 14.10.2002 – 13 U 69/02, TranspR 2003, 241; OLG Düsseldorf, 17.3.2002 – 18 U 158/01; OLG Köln, 15.10.2002 – 3 U 4/02, TranspR 2003, 159, 160.

2. Leichen

46 Die CMR gilt nicht für die Beförderung von Leichen.[85] Damit ist der menschliche Leichnam gemeint als *res religiosa*, d.h. im Zusammenhang mit der Widmung zur Bestattung.[86] Der menschliche Leichnam ist zwar Sache i.S.v. § 90 BGB, aber nur beschränkt verkehrsfähig. Unter Berücksichtigung des Willens des Toten obliegt den Angehörigen die Totenfürsorge, d.h. in erster Linie die Entscheidung über Ort und Art der Bestattung oder die Überlassung des Leichnams an die Anatomie oder die Gestattung der Organentnahme. Andere Verfügungen sind ausgeschlossen, das ist Nachwirkung des Persönlichkeitsrechts des Verstorbenen. Die Beschränkung der Verkehrsfähigkeit dauert, solange die Überreste noch Gegenstand der Totenehrung sind, sei es durch die Angehörigen, sei es durch die Allgemeinheit (Kriegsgräber).[87] Danach werden die Überreste verkehrsfähig, das gilt z.B. für einen archäologischen Skelettfund, eine Moorleiche, eine Mumie.[88]

47 Die CMR gilt ebenfalls nicht für den die Leiche umgebenden Sarg und mitbeförderte Kränze, Blumen usw.[89] Wohl gilt die CMR für die Beförderung von Särgen vom Hersteller oder Händler zum Beerdigungsinstitut oder von dort zum Trauerhaus, ebenso für die Lieferung von Kränzen zur Friedhofskapelle oder in das Trauerhaus.

48 Für die Geltung der CMR spielt die Art des für eine Leichenüberführung eingesetzten Kraftfahrzeugs keine Rolle. Unmittelbar zwingend gilt die CMR nicht, was nicht ausschließt, dass sie vertraglich freiwillig vereinbart werden könnte (vgl. die Überführung von Kraftfahrzeugen auf eigener Achse aus eigener Kraft Rdn. 11).

3. Umzugsgut

49 Schließlich gilt die CMR nicht für die Beförderung von Umzugsgut.[90] Im Entwurf, der den letzten Beratungen zugrunde lag (vgl. Vor Art. 1 Rdn. 2), waren noch einige Bestimmungen über derartige Beförderungen enthalten. Es zeigte sich jedoch, dass die Behandlung dieser Fragen viel Zeit gekostet und die Fertigstellung des Übereinkommens erheblich verzögert hätte; es gelang nicht einmal, sich auf eine zufrieden stellende Definition des Begriffs „Umzugs- oder Übersiedlungstransport" oder auch nur des Gegenstandes dieser Transportart, nämlich „Umzugsgut" zu einigen.[91] Man hat diesen Punkt deshalb von der CMR ausge-

85 *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 1 CMR Rdn. 23.
86 Vgl. Palandt/*Ellenberger*, § 90 BGB Rdn. 3.
87 Vgl. MünchKommBGB/*Holch*, § 90 BGB Rdn. 31.
88 Vgl. MünchKommBGB/*Holch*, § 90 BGB Rdn. 32.
89 Vgl. MünchKommBGB/*Holch*, § 90 BGB Rdn. 31; Palandt/*Ellenberger*, § 90 BGB Rdn. 3.
90 *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 1 CMR Rdn. 24.
91 Vgl. *Loewe*, ETR 1976, 503, 517; *ders.*, Hat sich die CMR bewährt?, CMR-Colloquium 1987, S. 5.

nommen, ihn gleichsam vertagt und im Unterzeichnungsprotokoll vom 19.5.1956 vereinbart: „Die Unterzeichneten verpflichten sich, über ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für Umzugsgut … zu verhandeln“.[92]

Das ist später geschehen. Eine Arbeitsgruppe der Europäischen Wirtschaftskommission kam bei ihren Beratungen vom 22.–26.2.1960 zu dem Ergebnis, auf ein staatsvertragliches Übereinkommen zu verzichten – vermutlich mangels eines entsprechenden Bedürfnisses – und nur ein Vertragsmuster auszuarbeiten, also Allgemeine Geschäftsbedingungen, die die Parteien zum Vertragsinhalt machen können. Ein solcher Text wurde in der zweiten Tagung der Arbeitsgruppe vom 4. bis 7.1.1961 ausgearbeitet.[93] Der Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission für Europa hat unter Mitwirkung der FIDI[94] am 12.4.1962 die ABIU[95] aufgestellt (E/ECE/TRANS/525). **50**

Nach ganz allgemeiner Auffassung ist von der CMR ausgeschlossen die Beförderung bestimmter Güter, nämlich von Umzugsgut. Das Merkmal Umzug bedeutet, dass das Gut zunächst an einem Ort dem Lebensumkreis von Menschen gedient hat, sei es zum Wohnen, Arbeiten, Spielen, sei es zum Sport, kurz: zum Leben im weitesten Sinne, und dass das Gut an einen anderen Ort gebracht wird, um dort gleichen Zwecken zu dienen. Ein Umzug liegt also nicht vor, wenn Möbel o. Ä. von einem Hersteller, Händler usw. an eine Wohnung geliefert werden, wo sie alsdann als Wohnungseinrichtung benutzt werden sollen; das ist kein Umzug, das Gut ist folglich kein Umzugsgut; ggf. würde also die CMR gelten. Dies ist ganz allgemeine Auffassung.[96] **51**

Soweit ersichtlich, ist anderer Ansicht einzig die Rechtbank van Koophandel te Antwerpen:[97] Die CMR gelte nicht für Umzüge, von Umzug könne man nur sprechen, wenn alle charakteristischen Merkmale dafür vorhanden seien, namentlich das Auseinandernehmen der Umzugsmöbel, deren Ein- und Auspacken beim Ein- und Ausladen. Wenn der Frachtführer einen Auftrag auf die reine Beförderung eines Containers mit darin verpacktem Umzugsgut erhalte, bedeute das auf seiner Seite deshalb keinen Umzug, so dass die CMR anzuwenden sei. **52**

Hier wird ein wesentlicher Gesichtspunkt deutlich: Der Ausschluss der CMR betrifft zwar dem Buchstaben nach Beförderung/transport/removal, bezogen auf be- **53**

---

92 BGBl. 1961 II, S. 1146; abgedruckt bei *Glöckner*, CMR, S. 258; vgl. Denkschrift, S. 47.

93 Vgl. *Loewe*, ETR 1976, 503, 517.

94 Federation Internationale des Demenageurs Internationaux, Internationaler Möbelspediteurverband.

95 Allgemeine Bedingungen für internationale Umzüge. Der Text wurde vom Sekretariat in Genf im April 1962 veröffentlicht (TRANS/263), abgedruckt bei *Kraus/Müller/Pickerd-Busch*, Großes Handbuch für den Möbeltransport, B 3.

96 Vgl. *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 CMR Rdn. 49; *Koller*, Art. 1 CMR Rdn. 10; *Lenz*, Rdn. 76; *Alff*, Art. 1, 2 CMR Rdn. 2; *Glöckner*, Art. 1 Rdn. 12; OLG Düsseldorf, 3.5.1984 – 18 U 41/84, VersR 1984, 1090; OLG Hamburg, 28.2.1985 – 6 U 65/84, VersR 1985, 1155: „Der Begriff setzt voraus, dass die transportierten Gegenstände Bestandteile einer einheitlichen Einrichtung von Räumen waren und nunmehr dem gleichen gemeinsamen Zweck in anderen Räumen dienen sollen“; vgl. auch *Bischof*, GüKUMT, Vorbem. S. 12, Anm. 13.

97 Urt. v. 1.4.1980, ETR 1980, 461.

stimmte Güter. Diese Auslegung reißt die Bestimmung aber aus ihrem Zusammenhang. Was von der CMR ausgenommen und besonderen Beratungen überlassen wurde (vgl. Rdn. 49, 50), war der Umzugs- oder Übersiedlungstransport. Damit wird also nicht ein Vertrag über ein bestimmtes Gut bezeichnet, sondern ein Vertrag über bestimmte Leistungen: Das ist der Unterschied zwischen Beförderung und Umzug. Beförderung ist die reine Ortsveränderung einer Sache, Umzug dagegen umfasst die Herrichtung der Sache zur Beförderung, die Beförderung selbst und die Wiederherrichtung, damit die Sache danach ihre alte Funktion als Wohnung oder Büro am neuen Ort erfüllen kann. Zum Umzug gehört das Ausleeren der Schränke und sonstigen Behältnisse, das Verpacken des Inhalts in Kisten oder Kartons, Abnehmen der Lampen, der Bilder, des Herdes, der Spülmaschine, der Einbauküche, Auseinandernehmen der Schränke usw., Hinuntertragen in Möbelwagen, dort Einladen und sicher Verstauen, sodann Befördern und schließlich am Bestimmungsort Verrichtung aller früheren Arbeiten in umgekehrter Folge, das Wiedereinrichten der Wohnung, Anschließen von Geräten, Lampen, Befestigung von Wandschränken usw. Der Umzugsvertrag ist eine Mischform, die sehr viel Dienstleistung enthält, während die Beförderung „nur" die Ortsveränderung der Sache ist. Anders ausgedrückt: Für den Frachtführer ist eine große Kiste eine große Kiste. Wenn der Frachtführer einen Liftvan[98] oder einen Container (Rechtbank Antwerpen a.a.O.) zu befördern hat, macht es keinerlei Unterschied, welchen Inhalt der Behälter hat. Der Frachtführer muss in jedem Falle sorgfältig damit umgehen, seine Leistung aber beschränkt sich auf die reine Ortsveränderung. Das ist beim Umzugsvertrag ganz anders, hier stehen die zusätzlichen Leistungen über die reine Beförderung hinaus im Vordergrund.

54 Der Ausschluss des Umzugsguts von der CMR meint den Umzugsvertrag, so dass die reine Beförderung einer Kiste oder eines Containers unter die CMR fällt, auch wenn sie persönliche Effekten oder Teile einer Wohnungseinrichtung enthalten. Das Besondere und Charakteristische des Ausschlusses von Umzugsgut liegt nicht in der Art des Gutes, sondern in den mit seiner Beförderung verbundenen Leistungen, also in der Art des Vertrages; dafür sprechen auch folgende Überlegungen: Es liegt nahe, einen inneren Zusammenhang anzunehmen zwischen dem Ausschluss vom Umzugsgut und der Entschließung des „internationalen Gesetzgebers", der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE) darüber, über bestimmte Leistungen im Zusammenhang mit Güterbeförderung eine neue, andere Vertragsform auszuarbeiten. Man hatte erkannt, dass es nicht damit getan ist, die Güterart Umzugsgut zu definieren – vgl. oben Rdn. 49 –, sondern dass man es mit anderen und über die reine Beförderung hinaus gehenden Leistungen zu tun hat. Tatsächlich regeln die ABIU – siehe Rdn. 50 – nicht den Begriff Umzugsgut, sondern Inhalt und Umfang des Umzugsvertrages. Es ist anzunehmen, dass die Verfasser der CMR und der ABIU keine Lücke zwischen beiden Regelungswerken lassen wollten, sondern nur das von der CMR ausschließen wollten, was Gegenstand der neuen ABIU wurde.

---

98 OLG Hamburg, 3.7.1980 – 6 U 160/79, VersR 1980, 1075.

Nimmt man mit der ganz allgemeinen Ansicht an, dass auch die reine Beförderung von Umzugsgut von der CMR ausgeschlossen ist, so gilt das doch nur für die unmittelbar zwingende Anwendbarkeit der CMR. Was in dieser Weise von der CMR ausgeschlossen ist, unterliegt der Vertragsfreiheit, die Parteien können also die CMR für einen solchen Beförderungsvertrag vereinbaren.[99] **55**

V. Bindung der Vertragsstaaten, Abs. 5

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, untereinander keine von der CMR abweichenden Sondervereinbarungen zu treffen. Ohnehin selbstverständlich und deshalb nicht erwähnenswert und regelungsbedürftig erschien dagegen bei den Beratungen, dass ein Vertragsstaat mit einem Nicht-Vertragsstaat keine abweichenden Vereinbarungen treffen darf. „Jeder Vertragsstaat hat Anspruch auf die vollständige Anwendung des Übereinkommens in jedem anderen Vertragsstaat".[100] **56**

Ausnahmen wären zulässig für den sog. kleinen Grenzverkehr, d.h. für grenzüberschreitende Beförderungen innerhalb eines Streifens bestimmter Tiefe beiderseits der Grenze. Davon ist indessen, soweit bekannt, kein Gebrauch gemacht worden. **57**

Ferner wäre zulässig, dass ein Vertragsstaat Bestimmungen über einen das Gut vertretenden Frachtbrief erlässt, etwa nach Art des seerechtlichen Konnossements (§ 642 HGB), oder den CMR-Frachtbrief entsprechend ergänzt.[101] Auch davon ist jedoch kein Gebrauch gemacht worden. **58**

Die CMR hindert die Vertragsstaaten und deren Rechtsprechung nicht, den Anwendungsbereich der CMR zu vergrößern.[102] Dies hat der Bundesgesetzgeber mit den §§ 458, 459 und 460 HGB getan, in dem der Gesetzgeber erklärte, dass der Spediteur im Selbsteintritt sowie der Fixkosten- und Sammelladungsspediteur hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers haben. Damit wird auch der Vertrag des Versenders mit dem Fixkostenspediteur hinsichtlich der Beförderung ein Frachtvertrag i.S.d. CMR, wenn er auf grenzüberschreitende Beförderung mit einem Kraftfahrzeug gerichtet ist. Sehr zweifelhaft ist es allerdings, wenn die Rechtsprechung trotz Anwendbarkeit fremden nationalen Privatrechts auf einen grenzüberschreitenden Transport mit Kraftfahrzeugen, also nicht deutschem, meint, dieses fremde, im entschiedenen Fall ita- **59**

99 Vgl. *Loewe*, ETR 1976, 503, 517 Nr. 37; *ders.*, Hat sich die CMR bewährt?, CMR-Colloquium 1987, S. 5: „Einigen sich die Parteien auf die Anwendung der CMR, so ist klar, dass damit die CMR, ausgenommen jene Bestimmung, die die betreffende Vertragsart aus dem Anwendungsbereich ausschließt, gemeint ist."

100 *Loewe*, ETR 1976, 503, 522.

101 *Loewe*, ETR 1976, 503, 521.

102 *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 Rdn. 3.

lienische Recht, auszulegen und zu entscheiden, dass eine italienische Fixkostenspedition ebenfalls einen Beförderungsvertrag i.S.d. Art. 1 CMR darstelle.[103]

VI. Vereinbarung der CMR

60 Liegen die Voraussetzungen des Art. 1 CMR nicht vollständig vor, greift die CMR kraft Gesetzes nicht auf das zu untersuchende Rechtsverhältnis ein. Es stellt sich dann die Frage, ob dennoch die CMR vertraglich vereinbart werden kann, welche grundsätzlich mit ja beantwortet werden kann.[104] Nach deutschem Recht wird die CMR dann Bestandteil des Beförderungs-, Speditions- oder sonstigen Vertrages, wobei jedoch die einzelnen Bestimmungen nach Ansicht von *Helm* teilweise wieder abbedungen werden könnten.[105] Dies erscheint jedoch deshalb fraglich, weil mit der (pauschalen) Vereinbarung der CMR auch Art. 41 CMR vereinbart wäre. Nur dann, wenn die CMR ausschnittsweise vereinbart wird, wäre es denkbar, nur Teile der CMR vertraglich zu vereinbaren.

61 Sinnvoll kann die Vereinbarung der CMR z.B. sein, um Teiltransporte an Unterfrachtführer, die nur eine innerstaatliche Beförderung ausführen, dem gleichen Haftungsregime zu unterstellen wie dem des Hauptfrachtvertrages. Gleiches gilt, wenn Teiltransporte zwar grenzüberschreitend, aber nicht zwischen Vertragsstaaten stattfinden.[106]

---

103 OLG München, 23.7.1996, TranspR 1997, 33, 34.
104 *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 Rdn. 4.
105 *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 Rdn. 4.
106 *Helm*, in: Großkomm. HGB, Art. 1 Rdn. 6.

Art. 1a (Vertragsgesetz)

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.

Die Vorschrift ist nicht Bestandteil der CMR, sondern des deutschen CMR-Ratifizierungsgesetzes vom 16.8.1961[1] und durch das deutsche Gesetz vom 5.7. 1989[2] nachträglich in das Ratifizierungsgesetz eingefügt worden. Es hat sich in Deutschland aber eingebürgert, sie der Einfachheit halber kurzer Hand als „Art. 1 lit. a) CMR" zu bezeichnen[3] (zur Erläuterung s. Art. 31 CMR Rdn. 39). **1**

Die Vorschrift gewährt in Deutschland einen örtlichen Gerichtsstand nach nationalem Recht, wenn und soweit die CMR einen internationalen Gerichtsstand gewährt. Der Gerichtsstand gilt zugunsten und zulasten auch ausländischer Parteien.[4] Die Vollstreckung richtet sich dann nach den jeweils international gültigen Vollstreckungsübereinkommen. **2**

Maßgeblich ist der jeweilige, vertraglich vereinbarte Übernahme- und Empfangsort. Nicht entscheidend ist die tatsächliche Ablieferung, was aus dem Wortlaut der Vorschrift deutlich hervorgeht. Grund hierfür ist, dass ansonsten im Fall des Verlustes kein Gerichtsstand am Ablieferungsort bestünde. Handelt es sich um gebrochene Verkehrsketten, eventuell mit Umladungen, kann es im Verhältnis des Absenders zum Frachtführer andere Gerichtsstände geben als im Verhältnis zwischen Frachtführer und Unterfrachtführer; es kommt auf das jeweilige Vertragsverhältnis an.[5] **3**

---

1 BGBl. 1961 II, S. 1119.
2 BGBl. 1989 II, S. 586.
3 Vgl. BGH, 18.12.2003 – I ZR 228/01, TranspR 2004, 169 (Rz. 16); OLG Karlsruhe, 24.1.2002 – 9 U 94/99, TranspR 2002, 410 (Rz. 29); OLG Düsseldorf, 21.6.1990 – 18 U 59/90, RIW 1990, 752; LG Hannover vom 4.9.1991 – 22 O 120/90 – TranspR 1992, 327, 328f.
4 *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 1 CMR Rdn. 3; *Koller*, Art. 1a CMR Vertragsgesetz, Rdn. 1.
5 *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 1 CMR Rdn. 3.

Art. 2

bearbeitet von RA Dr. Fritz Fremuth, Rosenheim

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. Soweit jedoch 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 ist, 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. Bestehen jedoch keine solchen Vorschriften, so bestimmt sich die Haftung des Straßenführers 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.

Literatur: *Basedow*, Auslegungsgrenzen im Internationalen Einheitsrecht, TranspR 1994, 338. *Baunack*, Die Haftung der Eisenbahn bei der Beförderung von Gütern im kombinierten Ladungsverkehr, zweiter Teil: Huckepack-Verkehr, TranspR 1980, 109; *Boombeeck/Hamer/Verhaegen*, La résponsabilité du transporteur routier dans le transport par car-ferries, ETR 1990,10; *Creon*, Die Haftung des CMR-Frachtführers beim Roll-on-/Roll-off-Verkehr, 1996; *Czapski*, Die Vertragshaftung beim Transport von Fahrzeugen durch Autofähren, Internationale Straßentransportunion (IRU) Heft Nr. 24 (1988); *ders.*, Responsabilité du transporteur routier lors du transroulage et du ferroutage, ETR 1990, 172 ff.; *Dauses*, Handbuch des EG-Wirtschaftsrechts, 1993 (zit. *Bearbeiter*, in: Dauses); *De Wit*, Mulitmodal Transport, 1965; *Delebecque*, La convention CMR, les transports supersosés et multimodaux, ULR 2006, 569; *Eickelbaum*, Lückenfüllung im Einheitstransportrecht in Deutschland, England und den USA, 2004; *Endrigkeit*, Zur Unternehmerhaftung für fremde Wechselaufbauten im Güterfernverkehr, VersR 1971, 999; *Fitzpatrick*, Combined Transport and the CMR Convention, JBL 1968, 311; *Freise*, Unimodale transportrechtliche Übereinkommen und multimodale Beförderungen, TranspR 2012, 1 ff.; *ders.*, Multimodaler Verkehr unter Beteiligung der Eisenbahn, TranspR 1986, 317; *Glass*, Article 2 of the CMR Convention – A Reappraisal, JBL 2000, 562; *Glöckner*, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), 7. Aufl. 1991; *Haak*, Ro-Ro-Transport unter CMR Art. 2: The Dutch Resolution, LMCLQ 2005, 208; *Herber*, The European Legal Experience with Multimodale Tulan, L. Rev. 64 (1989), 611; *ders*., Die CMR und der Roll-on/Roll-off-Verkehr, VersR 1988, 645; *ders.*, Haftung beim Ro/Ro-Verkehr, TranspR 1994, 375; *ders.*, Seehandelsrecht, 1999, S. 365 f.; *Kunz*, Das neue Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr, TranspR 2005, 329; *Lenz*, EG-Handbuch Recht im Binnenmarkt,

1991 (zit. *Bearbeiter*, in: Lenz, EG-Handbuch); *Putzeys*, L'article 2 C.M.R. – une autre interprétation, BTL 1991, 87; *Ramberg*, Deviation from the legal Regime of the CMR (Art. 2), in: Theunis, International Carriage of Goods by Road (CMR), 1987, S. 19; *Ramming*, Hamburger Handbuch Multimodaltransport, 2011; *Rodière*, Les transports combinés route/autre mode de locomotion, BT 1973, 458. *Ruitinga/de Haan*, Gabriele Wehr revistet, ETR 2001, 831; *Theunis*, Die Haftung des Straßenfrachtführers bei der Ro/Ro-Beförderung, TranspR 1990, 263; *van Beelen*, De aansprakelijkheid von de Wegvervoerder bij stapelvervoer conform Art. 2 CMR, ETR 1991, 743; *von Witzleben*, Die Praxis des Güterkraftverkehrs, 2 Bände 1974, Bearbeitungsstand: 39. Ergänzungslieferung 1.10.1993; *Zurimendi Isla*, Regimen de la pluralidad de porteadores en el CMR, Revista de Derecho del Transporte, 2008, S. 99 ff.

Übersicht

Rdn.

I. Allgemeines 1
1. Normzweck 1
2. Begriff des Huckepack-Ro/Ro-Verkehrs 4
3. Praktische Bedeutung 11
4. Unterschied zu anderen verkehrspolitischen und ordnungsrechtlichen Regelungen 12
a) Verkehrspolitische Zielsetzung 12
b) Unterschied gegenüber Art. 2 CMR 15
c) Die wichtigsten öffentlich-rechtlichen Regelungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs 19
aa) RL 92/106/EWG 19
(1) Zielsetzung 19
(2) Begriff des kombinierten Verkehrs 20
(3) Privilegierung des kombinierten Verkehrs .. 21
(4) Beförderungspapiere 22
(5) Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer 23
bb) Grenz- und Kabotageverkehr GüKG 24
(1) Zielsetzung des kombinierten Verkehrs .. 24
(2) Begriff des kombinierten Verkehrs 25
(3) Privilegierung 26

II. Inhalt der Regelung (Art. 2 CMR) 30
1. Anwendungsbereich und Abgrenzungsfragen 30
(1) Vertraglich gestatteter Huckepack- bzw. Ro/Ro-Verkehr 31
(2) Vertragswidriger Huckepack- bzw. Ro/Ro-Verkehr 32
(3) Vertragswidrige Umladung 33
(4) Vertraglich gestattete Umladung 34
(5) Umladung bei Beförderungshindernis . 35a
2. Inhalt und Architektur 36
a) Grundtatbestand 37
b) Ausnahme: Haftungsregime des Trägerbeförderungsmittels 38
(1) Schadenseintritt während des Bahn- und Schiffstransports 39
(2) Keine Schadensverursachung durch den CMR-Frachtführer 40
(3) Schadenseintritt nur während und wegen der Huckepack-Beförderung 41
c) Geltung der CMR 43
d) Identität von CMR- und Huckepack-Beförderer 46

III. Voraussetzungen des Huckepack-Verkehrs 48
1. Durchgehender CMR-Beförderungsvertrag 49
a) Echter CMR-Frachtvertrag 49
aa) Vorrang des Art. 2 CMR vor den multimodalen Beförderungsregeln 51
bb) Artt. 34 ff. CMR sind unanwendbar 52
b) Frachtvertraglich gleichgestellte Fälle (§§ 458–460 HGB n. F.) 53
2. Huckepacktransport 58

a) Huckepack- (bzw. Ro/Ro-) Voraussetzungen 58
b) Fahrzeug i. S. d. Art. 1 Abs. 2 CMR 59
aa) Der Fahrzeugbegriff 59
bb) Container 60
cc) Wechselbrücken (Wechselaufbauten) 61
(1) Begriff 61
(2) Das Problem 64
(3) Streitstand 69
(4) Analyse 72
(aa) Quellen 72
(bb) Straßenverkehrsrechtliche Aspekte 73
(5) Ergebnis 78
3. Kein Umladungsverkehr 80
4. Umladung bei Beförderungshindernissen 83
a) Grundsatz 83
b) Wortlaut des Art. 2 Abs. 1 S. 1 CMR 84
IV. Das (fiktive) Teilstreckenrecht des Huckepack-Beförderers 88
1. Das Problem: Ermittlung des Rechts des Trägerbeförderungsmittels 88
2. Zwingendes Haftungsregime des Trägerbeförderungsmittels 90
a) Der englische und französische Wortlaut des Art. 2 CMR 90
b) Praktische Bedeutung 94
c) Entstehungsgeschichte des Art. 2 CMR 95
d) Die noch (?) herrschende Meinung (franz. Fassung) 96
e) Welches (zwingende) Teilstreckenrecht? 97
V. Huckepack-(Ro/Ro-)Fallgestaltungen 100
1. Ro/Ro-Verkehr Lkw/Binnenschiff 100
a) Nationaler (Teilstrecken-) Binnenschiffsverkehr 100
b) Internationaler (Teilstrecken-) Binnenschiffstransport 103
2. Lufttransport 106
a) Innerstaatlicher (Teilstrecken-) Lufttransport 106
b) Internationaler (Teilstrecken-) Lufttransport 108
(1) Warschauer Abkommen 1955 108
(2) Montrealer Übereinkommen 1999 110
3. Huckepack-Verkehr Lkw/Bahn 111
a) Vertragliche Beziehungen 111
b) Obhutshaftung 115
aa) Nationaler Eisenbahnverkehr 116
bb) Internationaler Eisenbahnverkehr 117
c) Fazit 120
d) Beweislast 121
4. Ro/Ro-Verkehr Lkw/Seeschiff 122
a) Das Problem 122
(1) Engl. Interpretation des Art. 2 Abs. 1 S. 2 CMR 122
(2) Franz. Interpretation des Art. 2 Abs. 1 S. 2 CMR 123
b) Die Ermittlung zwingenden Seerechts 125
c) Lösungsversuche 131
aa) Die Rspr. des OLG Hamburg (aufgegeben) und OLG Celle 132
bb) Die neue Rspr. des OLG Hamburg und OLG Düsseldorf 133
cc) Die neue Grundsatzentscheidung des BGH vom 15.12.2011 ..... 133b
dd) Der Oberste Gerichtshof der Niederlande (Hoge Raad) 134
ee) Die Auffassung von Koller 135
ff) Die Auffassung von Bombeeck/Hamer/Verhaegen 136
gg) Die Auffassung von Czapski/Herber 137
hh) Eigene Auffassung 138
d) Seerechtliche Haftung 139
VI. Beweislast 145
VII. Rückgriff 151
VIII. Identität von CMR- und Huckepack-Beförderer 152
IX. Verjährung 155
X. Spezialregeln 156

I. Allgemeines

1. Normzweck

Art. 2 CMR regelt einen Sonderfall des kombinierten Verkehrs, nämlich den „Huckepack- bzw. Ro/Ro-Verkehr“. **1**

Gesetzgebungstechnisch bezweckt Art. 2 CMR im Grundsatz die Anwendung der CMR auf Streckenabschnitte, bei denen das mit dem Beförderungsgut beladene Straßenfahrzeug quasi „huckepack“ per Eisenbahn, Schiff oder Flugzeug transportiert wird. **2**

Die Regelung des Art. 2 CMR ist auf besonderen Wunsch Großbritanniens aufgenommen worden; sie trägt deren besonderer geographischer Lage Rechnung. Ohne diese Ausnahmeregelung wären grenzüberschreitende CMR-Kraftfahrzeug-Transporte von und nach Großbritannien unmöglich.[1] **3**

2. Begriff des Huckepack-/Ro/Ro-Verkehrs

„Huckepack-Verkehr“ i. S. d. Art. 2 CMR liegt nach dessen Legaldefinition vor, wenn „das mit dem Gut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Luftwege befördert“ und das Gut nicht umgeladen wird.[2] **4**

Der Begriff des Huckepack-Verkehrs unterteilt sich wiederum in zwei Unterbegriffe, nämlich **5**

(1) den Begriff des Huckepack-Verkehrs im engeren Sinne[3] und
(2) den Begriff des Roll-on-/Roll-off-(Ro/Ro-)Verkehrs.[4]

Unter Huckepack-Verkehr im engeren Sinne versteht man nur die Beförderung von Lkws mit Ladung auf der Eisenbahn.[5] **6**

In diesem Sinne wird im Rahmen der Kommentierung zu Art. 2 CMR der Begriff des Huckepack-Verkehrs verwendet.

Demgegenüber versteht man unter Roll-on-/Roll-off-(Ro/Ro-)Verkehr eine Unterart des Huckepack-Verkehrs; nämlich, wenn ein Straßenfahrzeug samt Ladung auf ein Seeschiff oder ein Binnenschiff als Ganzes verladen wird.[6] **7**

---

1 Rdn. 95, 122 ff.; Denkschrift, S. 35.
2 Art. 2 Abs. 1 S. 1 CMR.
3 Rdn. 6.
4 Rdn. 7.
5 *Fremuth*, in: Thume, 1. Aufl., Anh. II Multimodaler Transport, Rdn. 39 (zit. Anh. II); *Fremuth*, in: Fremuth/Thume, Vor § 452 HGB Rdn. 10; *Thume*, in: Fremuth/Thume, Art. 2 CMR Rdn. 4; *Ebenroth/Fischer/Sorek*, VersR 1988, 757, 758; *Gabler*, Wirtschaftslexikon, Stichwort „Huckepack-Verkehr“; *Bahnsen*, in: EBJS, Art. 2 CMR Rdn. 6.
6 *Fremuth*, in: Thume, 1. Aufl., Anh. II, Rdn. 46; *Fremuth*, in: Fremuth/Thume, Vor § 452 HGB Rdn. 10; *Thume* in: Fremuth/Thume, Art. 2 CMR Rdn. 4; *Herber*, VersR 1988, 645.

In diesem Sinne wird die Bezeichnung Ro/Ro-Verkehr im Rahmen der Kommentierung des Art. 2 CMR verwendet.

8 Dagegen liegt weder Huckepack- noch Ro/Ro-Verkehr vor, wenn Container oder sonstige Güter vom Straßenfahrzeug auf die Bahn oder das Schiff umgeladen werden.[7]

9 Charakteristisch für den Huckepack- bzw. Ro/Ro-Verkehr ist, dass das Straßenfahrzeug[8] samt Ladung vom Huckepack-Beförderer (Eisenbahn, Schiff) übernommen wird.

In der Praxis wird häufig nur der Anhänger oder Sattelanhänger auf Bahn oder Schiff verladen, also das Fahrzeug ohne Motorteil. Dies genügt für die Annahme von Huckepack-Ro/Ro-Verkehr i. S. d. Art. 2 CMR (vgl. Rdn. 59 ff.).

10 Daher unterscheidet sich der Huckepack-Verkehr vom Ro/Ro-Verkehr nach dem Sprachgebrauch nur dadurch, dass als Huckepack-Verkehr der Transport von beladenen Straßenfahrzeugen[9] auf der Eisenbahn, dagegen unter dem Ro/Ro-Verkehr die Beförderung von Straßenfahrzeugen oder Eisenbahnwaggons auf Schiffen im Fährverkehr verstanden wird.[10]

3. Praktische Bedeutung

11 Die praktische Bedeutung des Huckepack-Ro/Ro-Verkehrs liegt im

(1) Fährverkehr über den Ärmelkanal von und nach Großbritannien, ferner
(2) im Fährverkehr mit den skandinavischen Ländern,
(3) neuerdings zunehmend im alpenquerenden Güterverkehr auf der Bahn.

4. Unterschied zu anderen verkehrspolitischen und ordnungsrechtlichen Regelungen

a) Verkehrspolitische Zielsetzung

12 Während Art. 2 CMR die Erweiterung des Anwendungsbereichs der CMR auf kombinierte Straßen/Bahn- bzw. Straßen/Schiffstransporte bezweckt, gibt es andere, dem Art. 2 CMR ähnliche, öffentlich-rechtliche Regelungen mit anderer Zweckbestimmung:

13 Sie verfolgen verkehrspolitisch die Integration der verschiedenen Verkehrsträger (Straßenfahrzeug/Bahn/Schiff) zu einem Gesamtverkehrssystem. Demzufolge

---

7 *Fremuth*, in: Thume, 1. Aufl., Anh. II, Rdn. 48; *Fremuth*, in: Fremuth/Thume, Vor 452 HGB Rdn. 10; *Thume*, in: Fremuth/Thume, Art. 2 CMR Rdn. 6; *Herber*, VersR 1988, 645.
8 Vgl. unten Rdn. 59 ff.
9 Rdn. 59 ff.
10 Rdn. 5–7; *Fremuth*, in: Thume, 1. Aufl., Anh. II, Rdn. 42, 49 f.; *Thume*, in: Fremuth/Thume, Art. 2 CMR Rdn. 6; *Herber*, VersR 1988, 645.