

Inhalt

Vorwort.....	5
Abkürzungen	7
BARBARA FURRER Vertragliche Steuerung des Haftungsrisikos bei Logistikverträgen	19
STEPHAN ERBE Vertragliche Steuerung des Haftungsrisikos bei Transportverträgen	51
THOMAS WIESKE Papiere im Frachtrecht	81
BARBARA KLETT Haftung im Strassengüterverkehr	111
URS BAUMELER Die Haftung im Schienengüterverkehr	145
MICHAEL HOCHSTRASSER/DANIEL MARITZ Haftung im Luftfrachtrecht	169
RAPHAËLLE FAVRE SCHNYDER Haftung im Seefrachtrecht und in der Binnenschifffahrt	191
PETER HAAS Frachtführer – Haftungsordnung und Haftung für Dritte	211
BRUNO SCHOCH Nutzungsausfall und Betriebsunterbruch im Schienenverkehr als Schaden	241
PASCAL MÜLLER Deckung im Bereich der Transport und Warenversicherung	261

ALEXANDRA KÖRNER/ADMIRA BESIC Regress des Versicherers im Warentransport	291
RAPHAEL BRUNNER Allgemeine Geschäftsbedingungen, Anwendbares Recht und Gerichtsstand	311
ANDREAS FURRER Beweisrechtliche Fragen in transportrechtlichen Verfahren	341
ANDREAS FURRER/BARBARA KLETT Schlusseditorial	383

Vorwort

Die Frage der Haftung bildet im Gütertransportrecht die zentrale Rechtsfrage des Gütertransportrechts, die im vorliegenden Band von erfahrenen Praktikerinnen und Praktikern aus verschiedenen Gesichtspunkten untersucht wurde.

Die beiden Herausgeber des vorliegenden Bandes haben verschiedene Gesichtspunkte dieser Rechtsfrage im Bewusstsein ausgewählt, dass das Gütertransportrecht nicht als alleinstehendes Rechtsgebiet angesehen werden kann. Der Transport von Waren steht vielmehr zum einen in einem engen Zusammenhang zum Kauf- oder Werkvertrag, der diesen Transport auslöst. Zum andern muss der Gütertransportvertrag meist im Gesamtsystem des logistischen Vorgangs verstanden werden, in dessen Rahmen der Transport der Ware stattgefunden hat. Des Weiteren wird der grenzüberschreitende Gütertransport von internationalen Rechtsquellen geprägt, die im Vergleich zum schweizerischen Recht stark in die unterschiedlichen Transportmodalitäten ausdifferenziert sind. Schliesslich sind für die Beurteilung eines Transportschadens auch die versicherungs- und verfahrensrechtlichen Aspekte von zentraler Bedeutung.

Auf der Grundlage dieser vielgestaltigen, die Haftung im Gütertransportrecht prägenden Aspekte haben die Herausgeber erfahrene Expertinnen und Experten um einen Beitrag zu diesem Band gebeten. Die vorliegenden Aufsätze bilden einen einzigartigen Einblick in das Haftungsrecht im Gütertransport aus schweizerischer Perspektive. Die Herausgeber und die Autoren werden am 28. Juni 2016 an einem Workshop an der Universität Luzern diese Fragen mit den Leserinnen und Leser vertiefter diskutieren können.

Die beiden Herausgeber danken den Autorinnen und Autoren für die fristgerechte Eingabe ihrer Manuskripte, dem HAVE und Herrn Voß für ihre verlässliche Unterstützung in der Vorbereitung dieses Bandes. Die Autoren danken auch der rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Luzern, die im Rahmen ihres Begabtenförderungsprogramms „Primius“ die redaktionelle Bearbeitung der Beiträge finanziert hat. Schliesslich danken wir BLaw Sandro Stich für die sehr sorgfältige Redaktion der Beiträge in diesem Rahmen.

Wir hoffen, mit diesem Band einen fruchtbaren Beitrag für die Entwicklung der Praxis des Gütertransportrechts zu leisten, einem Rechtsgebiet, das in der Schweiz noch viel zu wenig Beachtung gefunden hat.

Zürich/Luzern im März 2016

Prof. Dr. Andreas Furrer und Barbara Klett

Barbara Klett*

Haftung im Strassengüterverkehr

Inhaltsverzeichnis

I.	Einführung	112
II.	Nationale Haftungsregelung	113
	A. Gesetzliche Grundlage	113
	1. Einleitung	113
	2. Haftung des Frachtführers	113
	3. Haftung des Spediteurs	113
	B. Ausmass der Haftung	114
	1. Mass der Haftung	114
	2. Entlastungsmöglichkeit	115
	3. Hilfspersonen und Zwischenfrachtführer	115
	4. Allgemeine Vertragsbestimmungen	116
	5. Verjährung der Schadenersatzansprüche	116
III.	Internationale Haftungsregelung	117
	A. Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr (CMR)	117
	1. Anwendungsbereich	117
	2. Der Beförderungsvertrag nach CMR	118
	3. Zusammenwirken mit dem nationalen Recht	118
	4. Kollisionsrecht und Gerichtsstand	121
	5. Schiedsvereinbarung	121
	B. Ausmass der Haftung des Frachtführers nach CMR	121
	1. Haftung für Hilfspersonen	122
	2. Frachtrechtliches Verfügungsrecht und Doppel-Aktivlegitimation	122
	3. Haftung nach Art. 17 CMR	124
	4. Entlastungsmöglichkeit nach Art. 17 Abs. 2–5 CMR	124
	5. Informationspflicht des Versenders	126
	6. Berechnung der Entschädigung	127
	7. Beweisanforderungen	129
	8. Vertragliche Anhebung des Haftungslimits für Verlust/Beschädigung	130
	9. Vereinbarung eines besonderen Interesses; Folgeschäden	130
	10. Verzugszinsen	131
	11. Limitierung bei konkurrierenden deliktischen Schadenersatzansprüchen	131
	12. Haftung bei vorsätzlicher und grobfahrlässiger Schädigung	132
	13. Anreiz zum forum running	133
	C. Reklamationen und Klagen	134
	1. Vorbehalte	134
	2. Verjährung und Reklamation	136

* LL.M., Fachanwältin SAV Haftpflicht- und Versicherungsrecht; Partnerin Eversheds AG, <www.eversheds.ch>.

3. Rückgriffsrecht des Frachtführers	138
D. Transportversicherung nach CMR	138
E. Tabellarische Darstellung	139
Literaturverzeichnis	143

I. Einführung

Aus historischen Gründen knüpft das Recht des Gütertransports an die verschiedenen Verkehrsträger auf der Strasse, auf der Schiene, auf dem Wasser oder in der Luft an. Dementsprechend komplex ist die Rechtsgrundlage bei Transporten mit mehreren Verkehrsträgern. Der Gütertransport auf der Strasse im nationalen Bereich untersteht dem Frachtrecht und ist in den Art. 440–457 des Schweizerischen Obligationenrechts (OR) geregelt. Bei internationalen Transporten sind hingegen die entsprechenden Abkommen massgebend. Im Strassenverkehr findet auf internationale Sachverhalte ausschliesslich das Regelwerk der «Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route» (CMR) Anwendung, das am 19. Mai 1956 verabschiedet worden ist. Ein internationaler, grenzüberschreitender Sachverhalt liegt vor, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie ihm Vertrag angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen und von diesen mindestens einer ein Vertragsstaat ist (Art. 1 Abs. 1 CMR).

Der vorliegende Beitrag befasst sich mit der gesetzlichen Grundlage im Warentransport auf der Strasse und insbesondere mit der Haftung des Frachtführers für die Beschädigung oder den Verlust des transportierten Gutes sowie für die Überschreitung der Fristen. Dabei wird kurz¹ auf die vertragliche Haftung des Frachtführers nach OR (Frachtvertragsrecht) eingegangen und es werden die massgeblichen Normen zur Haftung nach CMR im internationalen Güterverkehr erläutert. Insbesondere werden die Unterschiede und die Schnittstellen zum nationalen Frachtvertragsrecht aufgezeigt.

¹ Ausführlich zur Haftung des Frachtführers nach OR bei HAAS, in diesem Band, Kap. III.

II. Nationale Haftungsregelung

A. Gesetzliche Grundlage

1. Einleitung

Der nationale Gütertransport auf der Strasse ist in den Art. 440–457 OR geregelt. Es handelt sich dabei um die allgemeine Regelung über den Frachtvertrag. Dabei unterscheidet das Gesetz zwischen der Figur des Frachtführers und des Spediteurs. Für den Transport von Gütern auf der Strasse bestehen auf nationaler Ebene keine Spezialgesetze.²

2. Haftung des Frachtführers

Das Gesetz unterscheidet die Haftung bei Verlust und Untergang (Art. 447 OR), bei Verspätung, Beschädigung oder teilweiseem Untergang des Frachtgutes (Art. 448 OR) oder im Zusammenhang mit dem Beizug eines Zwischenfrachtführers (Art. 449 OR). Über die Rechtsnatur der Haftung bestehen unterschiedliche Meinungen.³ Der Frachtführer haftet nach den erwähnten Normen grundsätzlich unabhängig von einem persönlichen Verschulden, hat jedoch die Möglichkeit, den Entlastungsbeweis anzutreten. Es handelt sich daher um eine sog. milde Kausalhaftung.⁴

3. Haftung des Spediteurs

Die Haftung des Spediteurs gegenüber dem Absender, der einen Frachtvertrag mit einem Dritten abschliesst, ist im Art. 439 OR geregelt. Der Dritte, welcher den Transport besorgt, gilt weder als Hilfsperson nach Art. 101 OR noch als Substitut nach Art. 399 OR. Der Spediteur ist bezüglich des tatsächlichen Trans-

² Das Gütertransportgesetz (GüTG; SR 742.41) regelt den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen und ist demnach nicht auf den Strassentransport anwendbar. Die Gefährdungshaftung des SVG (SR 741.01) gilt nicht für den Gütertransport (Art. 59 Abs. 4 lit. b SVG). Wird das Frachtgut bei einem Verkehrsunfall beschädigt, beurteilt sich der Anspruch des Geschädigten gegenüber seinem Frachtführer weiterhin nach OR. Ansprüche aus SVG stehen ihm unter Umständen gegen weitere (mit-)verantwortliche Unfallbeteiligte zu, wobei diese nur für den Sachschaden, nicht aber für einen reinen Vermögensschaden haften.

³ BGE 102 II 256 E. 2a und 103 II 59 E. 1, wonach es sich um eine Kausalhaftung handelt, die durch die Möglichkeit eines Entlastungsbeweises gemildert ist; ebenso BENZ, Art. 447 N 1, HOCHSTRASSER, Rz. 906, und BSK-STAEHELIN, Art. 447 N 1; a. M. BK-GAUTSCHI, Art. 447 N 4c, der von einer Sorgfaltshaftung mit Umkehr der Beweislast ausgeht; MONTANARO, 64, die von einer Verschuldenshaftung im Sinne von Art. 97 OR ausgeht. Die praktischen Auswirkungen dieser dogmatischen Einordnung sind allerdings gering (HOCHSTRASSER, Rz. 906).

⁴ BGE 102 II 256 E. 2a.

ports den Bestimmungen des Frachtvertrags unterstellt.⁵ Der Spediteur übernimmt die Stellung eines «Transportschadensgaranten», da er gegenüber dem von ihm beauftragten Frachtführer als Versender auftritt.⁶ Gestützt auf Art. 439 OR wird der Anspruch des Spediteurs gegenüber dem Frachtführer nach Art. 447 ff. OR auf den Absender übertragen.⁷ Führt hingegen der Spediteur den Transportauftrag selbst aus, dann bestimmt sich seine Haftung nach dem Frachtvertragsrecht (Art. 439 OR).

B. Ausmass der Haftung

1. Mass der Haftung

Wie im Transportrecht üblich, ist die Haftung begrenzt. Die Ausgestaltung der Haftungsbegrenzung im OR weicht dennoch von der Regelung im internationalen Strassentransportrecht ab.⁸

a) *Verlust und Untergang des Gutes*

Nach Art. 447 OR ist bei Verlust und Untergang des Gutes nur der unmittelbare Schaden zu ersetzen,⁹ wobei dieser auf den vollen Wert des Frachtgutes festgelegt wird, und zwar selbst dann, wenn der effektiv eingetretene Schaden geringer ist.¹⁰ Der Frachtführer hat daher nicht das positive Vertragsinteresse zu ersetzen.¹¹ So muss er beispielsweise den mittelbaren Schaden und den Gewinn, der durch den Weiterverkauf der Ware erzielt worden wäre, grundsätzlich nicht ersetzen. Eine Haftung für den weiteren Schaden kann vereinbart werden (Art. 447 Abs. 3 OR).

Die Frachtführerhaftung nach OR erlaubt in beschränktem Rahmen – nämlich nur in Bezug auf die Höhe der Entschädigung, nicht aber in Bezug auf die Haf-

⁵ BENZ, Art. 439 N 9 ff.

⁶ BK-GAUTSCHI, Art. 439 N 12c.; nach einem Teil der Lehre entspricht die Haftung nach Art. 449 OR derjenigen nach Art. 101 OR, so z. B. LAZOPOULOS, Art. 449 N 2; GUHL/SCHNYDER, 598; offenbar auch HOCHSTRASSER, Rz. 1264; ein anderer Teil der Lehre geht von Substitution aus, so etwa BK-GAUTSCHI, Art. 439 N 12 f.; BSK-STAEHELIN, Art. 449 N 3 ff. Im Ergebnis macht dies keinen Unterschied aus.

⁷ Vgl. BGE 52 II 86; BENZ, Art. 439 N 9; BSK-STAEHELIN, Art. 439 N 19.

⁸ Siehe vorne III.B.6.

⁹ BGE 88 II 94 E. 4.

¹⁰ BENZ, Art. 447 N 6; BSK-STAEHELIN, Art. 447 N 5; VON ZIEGLER/MONTANARO, Art. 447/448 N 17, die diese Regelung jedoch als Verletzung des Bereicherungsverbots kritisieren.

¹¹ Vgl. BGE 88 II 94 E. 4; BENZ, Art. 447 N 6; BSK-STAEHELIN, Art. 447 N 5.

tungsvoraussetzungen und die Entlastungsgründe – abweichende Verabredungen (Art. 447 Abs. 3 OR).¹²

b) Verspätung, Beschädigung, teilweiser Untergang

Art. 448 OR regelt die Haftung für Verspätung, Beschädigung und teilweisen Untergang und sieht wie Art. 447 OR vor, dass der Wert des Gutes die maximale Entschädigung darstellt. Bis zu dieser Obergrenze sind aber sämtliche Schäden zu ersetzen, also auch mittelbare Schäden.

Mit Blick auf die internationalen Normen im CMR¹³ ist umstritten, ob die Haftungsbegrenzung nach Art. 447 und 448 OR auf den vollen Wert des Gutes beispielweise aufgrund einer schuldhaften Herbeiführung des Schadens durchbrochen werden kann.¹⁴ Der Gesetzeswortlaut von Art. 447 und 448 OR spricht allerdings dagegen.

2. Entlastungsmöglichkeit

Das Gesetz sieht verschiedene Entlastungsmöglichkeiten vor (Art. 447 Abs. 1 OR). Entlasten kann sich der Frachtführer, wenn er beweist, dass der Schaden entweder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes,¹⁵ durch höhere Gewalt, durch Verschulden des Absenders oder Empfängers,¹⁶ durch eine Weisung des verfügungsberechtigten Absenders oder Empfängers oder durch unabwendbare Umstände¹⁷ verursacht worden ist. Das Mass der Sorgfalt bestimmt sich nach der besonderen Natur des Geschäfts.

3. Hilfspersonen und Zwischenfrachtführer

Wird der Schaden durch einen Zwischenfrachtführer verursacht, so haftet der Frachtführer gegenüber dem Versender nach Art. 449 OR. Es handelt sich dabei zwar um eine Substitution i. S. v. Art. 398 Abs. 3 OR, doch ist Art. 449 OR der Hilfspersonenhaftung nach Art. 101 OR nachgebildet und somit handelt es sich

¹² BENZ Art. 447 N. 13 ff.; HAAS, in diesem Band, Kap. III.G.

¹³ Siehe nachfolgend III.B und insbesondere III.B.12.

¹⁴ Gegen eine Ausnahme: BENZ, Art. 447 N 17; dafür bei Vorsatz: VON ZIEGLER/MONTANARO, Art. 447/448 N 19; MONTANARO, 69; HOCHSTRASSER, Rz. 1150; dafür bei grober Fahrlässigkeit und bei Vorsatz: BK-GAUTSCHI, Art. 447 N 8.

¹⁵ Zum Beispiel: Zerbrechlichkeit, verfaulen, rosten, Ungeziefer, unabhängig vom Transport entstandene Schadensursachen oder Wahl und Einsatz des falschen Transportmittels durch den Absender.

¹⁶ Zum Beispiel: falsche Angabe der Lieferadresse, falsche Angaben zum transportierten Gut (Wert, Gewicht etc.), mangelhafte oder für das transportierte Gut ungeeignete Verpackung.

¹⁷ Wie Erdrutsch, Lawine, Steinschlag, nicht verschuldeter Verkehrsunfall.

beim Zwischenfrachtführer um eine selbständige Hilfsperson.¹⁸ Der Frachtführer haftet also sowohl für das Verhalten seiner unselbständigen Hilfspersonen als auch für das seiner Zwischenfrachtführer.¹⁹

4. Allgemeine Vertragsbestimmungen

Für Transporte innerhalb der Schweiz hat der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG Allgemeine Bestimmungen (FFHB) ausgearbeitet, welche von den Frachtführern in ihren Verträgen regelmässig verwendet werden. Dabei wird die Haftung für mittelbaren Schaden wegbedungen. Zusätzlich werden auch die Bemessung des Schadenersatzes und eine Haftungsobergrenze bestimmt.

Die AB SPEDLOGSWISS sind in der schweizerischen Logistikbranche verbreitet. Dabei sind auch die Transportleistungen erfasst, welche der «Spedlogswiss Spediteur» im Selbsteintritt als Frachtführer ausführt oder die er als reiner Lagerhalter erbringt.²⁰ Die AB SPEDLOGSWISS enthalten eine betragliche Haftungsbegrenzung des Spediteurs als Frachtführer bei Verlust oder Beschädigung des Transportgutes (Art. 25).

5. Verjährung der Schadenersatzansprüche

Schadenersatzansprüche gegen den Frachtführer verjähren bei Verlust oder Verspätung mit dem Ablauf eines Jahres ab dem Tag, an dem die Ablieferung hätte stattfinden sollen, oder bei Beschädigung ab dem Tag, an dem das Gut an den Empfänger übergeben worden ist (Art. 454 Abs. 1 OR). Für den Stillstand und die Unterbrechung gelten die allgemeinen Regeln der Art. 127 ff. OR.

Diese spezielle Verjährungsvorschrift betrifft nur Ansprüche, die sich gegen den Frachtführer richten. Die Ansprüche des Frachtführers aus dem Frachtvertrag gegen seinen Auftraggeber fallen unter die allgemeine Verjährung nach Art. 127 ff. OR.

Damit die Verjährung zu laufen beginnt, muss das Frachtgut nicht physisch übergeben worden sein; es genügt, wenn das Frachtgut dem Empfänger zur Verfügung gestellt wurde.²¹ Liegt Arglist oder grobfahrlässiges Handeln des Fracht-

¹⁸ Nach LAZOPOULOS, Art. 449 N 2 handelt es sich beim Zwischenfrachtführer um eine Hilfsperson i. S. v. Art. 101 OR; ebenso GUHL/SCHNYDER, 598; offenbar auch HOCHSTRASSER, Rz. 1264; nach BSK-STAEHELIN, Art. 449 N 3 ff. und BK-GAUTSCHI, Art. 449 N 7a liegt hingegen eine Substitution vor.

¹⁹ Vgl. LAZOPOULOS, Art. 449 N 1 f.; HOCHSTRASSER, Rz. 1250–1264; detailliert dazu siehe HAAS, in diesem Band, Kap. IV.

²⁰ Art. 2 Ziff. 2 und 3 AB SPEDLOGSWISS (2005) mit Verweis auf die AB SPEDLOGSWISS Lager (2001).

²¹ BSK-STAEHELIN, Art. 454 N 4.

führers vor, so kommen die kürzeren frachtrechtlichen Fristen nicht zur Anwendung und es gilt die zehnjährige allgemeine Verjährungsfrist nach Art. 127 OR (Art. 454 Abs. 3 OR).

III. Internationale Haftungsregelung

A. Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr (CMR)

Im Jahr 1956 wurde das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr (CMR) von neun europäischen Staaten unterzeichnet, darunter auch die Schweiz. Inzwischen gilt die CMR in 55 Staaten. In der Schweiz trat die CMR im Jahr 1970 in Kraft.²²

Die CMR ist als von der Schweiz ratifizierter Staatsvertrag auch ohne nationalen Umsetzungsakt ein unmittelbarer Teil der nationalen Rechtsordnung und direkt anwendbar.²³

1. Anwendungsbereich

Die CMR ist anwendbar für Transporte von einem CMR-Vertragsstaat in einen anderen Vertragsstaat aber auch für Transporte von einem Vertragsstaat in einen Nichtvertragsstaat (Art. 1 Abs. 1 CMR).²⁴ Der Anwendungsbereich der CMR ist daher weiter als bei den meisten anderen Übereinkommen, welche voraussetzen, dass sowohl der Abgangs- als auch der Bestimmungsort in Vertragsstaaten liegen.²⁵

Die CMR ist zudem bei kombinierten Beförderungen anwendbar, die ohne Umladung des Frachtguts erfolgen (Huckepacktransporte), nicht hingegen bei multimodalen Transporten (Art. 2 CMR).²⁶

²² SR 0.741.611; zum Prozess der Inkraftsetzung des CMR siehe FURRER, Thume (Hrsg.), CMR 1147 f.

²³ Zur Relativierung des Vorranges völkerrechtlicher Normen (sog. Schubert-Praxis) siehe BGE 99 Ib 39 E. 3 f., und FURRER, in: Thume (Hrsg.), CMR, 1148.

²⁴ HOCHSTRASSER, Fn. 141 und Fn. 3355, mit Verweis auf Art. 6 Abs. 1 lit. k und Art. 7 Abs. 3 CMR.

²⁵ Wie etwa das Montrealer Übereinkommen (SR 0.748.411), Art. 1.

²⁶ Urteil Bundesgericht 4A_218/2008 vom 19. Februar 2009 E. 4.2.2.; HOCHSTRASSER, Rz. 1457 f.

2. Der Beförderungsvertrag nach CMR

Die CMR definiert den Begriff «Beförderungsvertrag» nicht näher. Grundsätzlich entspricht der Begriff des Beförderungsvertrags nach CMR dem Frachtvertrag nach Art. 440 OR. Nach Art. 1 Abs. 1 CMR ist das Übereinkommen auf jeden Vertrag «über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Strasse mittels Fahrzeugen» anwendbar, «wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Verträge angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist».²⁷

Auf den Speditionsvertrag ist die CMR nicht anwendbar, es sei denn, der Spediteur untersteht gestützt auf Art. 439 OR den Bestimmungen über den Frachtvertrag.²⁸

Die CMR stellt für den Vertragsabschluss keine Formvorschriften auf.²⁹ Der CMR-Vertrag ist ein Konsensualvertrag. Zum Abschluss genügt daher die mündliche oder auch in konkludentem Verhalten manifestierte Einigung der Vertragsparteien. Die Ausstellung und Übergabe eines Frachtbriefes ist nicht Voraussetzung für einen gültigen Vertragsschluss (Art. 4 CMR).³⁰ Der Frachtbrief bietet jedoch eine klare Ausgangslage im Zusammenhang mit der Verfügungs- bzw. Weisungsberechtigung über das transportierte Gut sowie bessere Beweismöglichkeiten und wird daher auch häufig verwendet.

3. Zusammenwirken mit dem nationalen Recht

a) *Zwingendes Recht*

Fällt ein Frachtvertrag in den Anwendungsbereich der CMR,³¹ so sind deren Bestimmungen zwingend anzuwenden (Art. 41 CMR). Insoweit stellt die CMR eine zwingende Haftungsordnung auf, welche den nationalen Regelungen vorgeht. Abweichende nationale Gesetzesbestimmungen oder vertragliche Partevereinbarungen sind daher unbeachtlich. Weiter kann die Haftung des Frachtführers im internationalen Bereich nach der CMR nicht wegbedungen werden. Vereinbarungen, die gegen Regelungen der CMR verstossen, sind nichtig

²⁷ Zu beachten ist jedoch, dass der Vertrag auch dann der CMR untersteht, wenn die Ware ihren Bestimmungsort nicht erreicht und überhaupt keine Grenze überschreitet, z. B. wegen Untergangs der Ware oder Umdisponierung der Ladung, DE LA MOTTE/TEMME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 1 N 21.

²⁸ Siehe vorne II.A.3; BGE 132 III 626 E. 2.1; HOCHSTRASSER, Rz. 53.

²⁹ So wie der Frachtvertrag nach OR; dazu BENZ Art. 440 OR N 3.

³⁰ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 4 N 11; BGE 132 III 626 E. 3.3.

³¹ Massgebend dabei sind die Voraussetzungen von Art. 1 CMR, dazu vgl. III.A.1 nachfolgend.

(Art. 41 CMR);³² dies im Unterschied zum schweizerischen Frachtvertragsrecht, welches weitgehend dispositiver Natur ist.³³

b) Abweichungen zum nationalen Recht

Zwischen dem CMR und dem schweizerischen Frachtrecht bestehen gerade in den Details tückische Unterschiede, die bei der Geltendmachung von Ansprüchen entscheidend sind: So beträgt die Reklamationsfrist³⁴ für äusserliche Mängel nach Art. 30 Abs. 1 CMR sieben Tage, während Art. 452 Abs. 3 OR hierfür acht Tage vorsieht. Die Verjährungsfrist bei Vorsatz oder ein dem Vorsatz gleichgestelltes Verschulden beträgt nach Art. 32 Abs. 1 CMR drei Jahre, während die entsprechende Frist im schweizerischen Frachtrecht zehn Jahre beträgt (Art. 454 Abs. 3 OR i. V. m. Art. 127 OR).

Zu den wesentlichen Unterschieden in den Haftungsnormen im nationalen Frachtrecht und in der CMR wird auf die tabellarische Darstellung unter Ziff. E verwiesen.

c) Lücken und Lückenfüllung

Die CMR enthält keine umfassende, abschliessende Regelung des internationalen Rechts betreffend den Transport von Gütern auf der Strasse, sondern sie ist bewusst lückenhaft konzipiert worden und beschränkt sich auf die Regelung einzelner Fragen.³⁵ Auch die Haftung des Frachtführers ist in der CMR nicht abschliessend geregelt.

Soweit die CMR im Hinblick auf konkrete Probleme überhaupt keine oder keine abschliessende Regelung enthält, ist das, nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts des angerufenen Gerichts massgebende, nationale Recht ergänzend heranzuziehen.³⁶ So wird beispielweise im Zusammenhang mit dem Ausschluss der Haftungsbegrenzung im Art. 29 CMR der Begriff «Schaden» nicht definiert. Es liegt eine bewusste Lücke vor, die den Schadenbegriff dem nach

³² THUME in: Thume (Hrsg.), CMR, vor Art. 17 N 5 und Art. 41 N 5 ff.; BGE 132 III 626 E. 4.2; lediglich von den Bestimmungen über den Rückgriff aufeinanderfolgender Frachtführer (Art. 37 und 38 CMR) kann nach Art. 40 CMR abgewichen werden (siehe dazu die folgenden Ausführungen).

³³ Die Haftung nach OR kann weitgehend wegbedungen werden; Haftungsbeschränkungen sind nur innerhalb der allgemeinen Vertragsschranken, der Schranken von Art. 100. OR, dazu Hochstrasser, Rz. 1170. Anders im internationalen Transportrecht: siehe dazu III.A.3.a).

³⁴ Art. 30 CMR spricht von «Vorbehalt».

³⁵ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, vor Art. 17 N 3.

³⁶ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, vor Art. 17 N 3; zur Ergänzung durch schweizerisches Recht vgl. FISCHER, 424 ff; FURRER, in: Thume (Hrsg.), CMR, 1152 ff. sowie Hinweise in den nachfolgenden Ausführungen.

IPRG jeweils ergänzend anwendbaren nationalen Recht überlässt.³⁷ Weiter ist die positive Vertragsverletzung in der CMR nicht geregelt. Die Haftung aus positiver Vertragsverletzung richtet sich folglich nach nationalem Recht, in der Schweiz also nach Art. 97 ff. OR.³⁸

Für einzelne Fragen verweist die CMR hingegen explizit auf das Landesrecht, wie etwa in Art. 5 und Art. 16 Abs. 5 CMR. Demnach ist auf das nationale Recht zurückzugreifen, das nach den Regeln des internationalen Privatrechts Anwendung findet.³⁹ Die Anwendung nationalen Rechts darf jedoch nicht dazu führen, dass die zwingenden Bestimmungen der CMR unterlaufen werden (Art. 41 CMR), wäre doch dadurch das Ziel der einheitlichen Rechtsanwendung in den Vertragsstaaten in Frage gestellt.⁴⁰

Liegen unbeabsichtigte Lücken vor, sind diese durch Auslegung der CMR zu füllen. Bei der Auslegung der CMR ist zu beachten, dass der Wortlaut der englischen und der französischen Version als Originalsprachen des Abkommens gleichermassen verbindlich sind (Art. 51 CMR); weiter sind die internationalen Auslegungsregeln anzuwenden sowie die Materialien zur CIM,⁴¹ welche auf einer ähnlichen Grundlage basiert. Die Auslegung hat möglichst einheitlich zu erfolgen, damit das Auslegungsergebnis auch für die Gerichte anderer Vertragsstaaten nachvollziehbar ist.⁴²

Auch wenn die in Frage kommenden Staaten derselben internationalen Konvention angehören, kann die Auslegungspraxis in den einzelnen Vertragsstaaten variieren.⁴³ Der gleiche Tatbestand kann daher unterschiedliche Folgen haben, je nach dem in welchem Staat ein Anspruch durchgesetzt wird. Durch die geschickte Wahl des Gerichtsstands lassen sich mithin im Streitfall sowohl taktische als auch finanzielle Vorteile erzielen.⁴⁴

³⁷ HARMS, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 29 N 82.

³⁸ FISCHER, 423; FURRER, in: Thume (Hrsg.), CMR, 1160.

³⁹ Siehe dazu III.A.4.

⁴⁰ BGE 132 III 626 E. 4.1; 127 III 365 E. 3a.

⁴¹ Anhang B des COTIF (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM), SR 0.742.403.12; zur Haftung nach CIM siehe KLETT, Rz. 15.161 ff.

⁴² THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, vor Art. 1 N 86 f.

⁴³ Beispiele: Die Definition des Verschuldens gemäss Art. 29 Abs. 1 CMR ist unter bewusstem Verzicht auf eine Rechtsvereinheitlichung dem nationalen Recht der Vertragsstaaten überlassen worden, siehe nachfolgende Ausführungen zu Art. 29 CMR vorne III.B.12 und Zusammenstellung der Rechtsprechung zur Haftung und Haftungsausschluss des Frachtführers beispielsweise bei: KOLLER, Transportrecht, N 4 ff. zu Art. 29 CMR und FISCHER, 424–434.

⁴⁴ Näheres im Zusammenhang mit dem forum running unter III.B.13.

4. Kollisionsrecht und Gerichtsstand

Bei internationalen Transporten bestimmt sich das anwendbare Recht nach den jeweiligen Kollisionsnormen. Soweit die CMR keine entsprechenden Kollisionsregeln enthält, entscheidet der Richter über die Frage des anwendbaren Rechts nach dem internationalen Privatrecht (IPR) des am Ort des angerufenen Gerichts geltenden Rechtes (lex fori); der Schweizer Richter entscheidet somit nach dem IPRG.⁴⁵

Art. 31 Abs. 1 CMR sieht für Streitigkeiten aus diesem Übereinkommen verschiedene Wahlgerichtsstände vor (Gerichtsstand am Ort des gewöhnlichen Aufenthaltes des Beklagten, am Ort der Hauptniederlassung des Beklagten, am Ort der Zweigniederlassung oder der Geschäftsstelle des Beklagten, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen wurde, oder am Ort der Übernahme sowie am Ort der Ablieferung des Frachtgutes) und erlaubt es den Parteien, neben den ausdrücklich erwähnten Gerichtsständen, einen beliebigen Gerichtsstand in einem Vertragsstaat zu vereinbaren. Art. 31 Abs. 1 CMR regelt damit die internationale Zuständigkeit. Die örtliche innerstaatliche Zuständigkeit richtet sich nach der lex fori.⁴⁶

5. Schiedsvereinbarung

Nach Art. 33 CMR kann der Beförderungsvertrag eine Bestimmung enthalten, durch welche die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts begründet wird. Eine Schiedsklausel ist dann wirksam, wenn sie ausdrücklich vorsieht, dass das Schiedsgericht die CMR anzuwenden hat. Schreibt die Schiedsklausel die Anwendbarkeit der CMR nicht vor, so ist sie nach Art. 41 CMR nichtig.⁴⁷

B. Ausmass der Haftung des Frachtführers nach CMR

Die Haftung des Frachtführers für die Beschädigung oder den Verlust des transportierten Gutes sowie für die Überschreitung der Fristen ist in den Art. 17–29 CMR geregelt. Der Frachtführer haftet grundsätzlich für jede Vertragsverletzung. Seine Haftung geht jedoch weiter: So haftet er auch gegenüber dem Empfänger, selbst wenn dieser nicht Vertragspartei ist.⁴⁸ Die Rechtsnatur der Haftung ist umstritten. Die schweizerische und die deutsche Lehre gehen von einer Kausal-

⁴⁵ SR 291; näheres zum Kollisionsrecht FURRER, Schweiz, in: Thume (Hrsg.), CMR, 1149 ff.

⁴⁶ Im Einzelnen BRUNNER, in diesem Band, Kap. IV.C.1.c).

⁴⁷ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 33 N 3; KOLLER, Transportrecht, Art. 33 CMR N 1.

⁴⁸ Siehe dazu III.B.2.c).

haftung aus mit diversen, in Art. 17 Abs. 2 und Abs. 5 CMR aufgelisteten, Befreiungsmöglichkeiten.⁴⁹

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

1. Haftung für Hilfspersonen

Art. 3 CMR bestimmt, dass der Frachtführer im Anwendungsbereich des CMR für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen haftet, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Damit wird dem Frachtführer das Verhalten seiner Bediensteten sowie anderer Personen zugerechnet.⁵⁰ Die Zurechnung ist zwingend und unabdingbar.⁵¹ Unter «anderen Personen» sind nach einhelliger Lehrmeinung solche zu verstehen, die bei der Ausführung der Beförderung, bei der das Schadenergebnis eintritt, vom Frachtführer zur Erfüllung seiner ihm gegenüber dem Absender obliegenden Pflichten eingesetzt werden. Dazu gehören namentlich die Zwischen- oder Unterfrachtführer.⁵² Die Regelung nach CMR entspricht insofern der Haftung des Frachtführers für das Verhalten seiner unselbständigen Hilfspersonen und für das seiner Zwischenfrachtführer nach Art. 449 OR.⁵³

2. Frachtrechtliches Verfügungsrecht und Doppel-Aktivlegitimation

Die CMR sagt nicht ausdrücklich, wer zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegen den Frachtführer berechtigt ist. Die Antwort ergibt sich indes-

⁴⁹ BGE 132 III 626 E. 4.; zur dogmatischen Diskussion über die Rechtsnatur der Haftung siehe THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 4 ff.

⁵⁰ Nach nationalem Recht haftet der Frachtführer für seine Angestellten nach Art. 101 OR (vertraglich) oder Art. 55 OR; bei Einschaltung eines Zwischenfrachtführers nach Art. 449 OR; zur Haftung für den Beizug Dritter nach OR siehe HAAS, in diesem Band, Kap. IV.

⁵¹ BGE 132 III 626 E. 4.2; SCHMID, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 3 N. 14.

⁵² SCHMID, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 3 N. 16 ff.

⁵³ Vgl. hiervor Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..

sen indirekt aus einzelnen Vorschriften der CMR und den Vertragsverhältnissen, welche den Beziehungen zwischen Absender, Frachtführer und Empfänger des Transportgutes zugrunde liegen.

a) Verfügungs-/Weisungsrecht

Die Aktivlegitimation ergibt sich u. a. aus der frachtrechtlichen Verfügungsbeziehung. Unter Verfügungsrecht versteht die CMR nicht das dingliche Verfügungsrecht über die Sache, sondern das Recht des Auftraggebers zur Abänderung des Frachtvertrages, auch Weisungsrecht genannt.⁵⁴ Das Verfügungsrecht entsteht mit Abschluss des Frachtvertrages, dabei ist zunächst in der Regel der Absender als Vertragspartei Inhaber des Verfügungsrechts.

Wenn ein Frachtbrief ausgestellt wird, ist der Absender verpflichtet, sich durch Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefes auszuweisen, wenn er eine Weisung erteilen will (Art. 12 Abs. 5 CMR). Wird kein Frachtbrief ausgestellt, entfallen die Schutzwirkungen gemäss Art. 12 Abs. 5 CMR.

Dieses Verfügungsrecht des Absenders endet, wenn die *zweite* Ausfertigung des Frachtbriefes dem Empfänger übergeben wird (Art. 12 Abs. 1 erste Alternative) oder der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ablieferort die Abgabe des Gutes an ihn verlangt bzw. seine Rechte nach Art 13 Abs. 1 CMR geltend macht (Art. 12 Abs. 1 zweite Alternative). Das Verfügungsrecht steht jedoch dem Empfänger bereits vom Zeitpunkt der Ausstellung des Frachtbriefes an zu, wenn der Absender einen entsprechenden Vermerk in den Frachtbrief eingetragen hat (Art. 12 Abs. 3 CMR).

b) Aktivlegitimation des Absenders

Zunächst ist der Absender zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus dem Frachtvertrag gegenüber dem Frachtführer berechtigt. Diese vertraglich begründete Berechtigung bleibt auch nach der Ablieferung des Gutes bestehen.⁵⁵

c) Aktivlegitimation des Empfängers

Der Empfänger, obwohl in der Regel nicht Vertragspartner des Beförderungsvertrages, erhält ebenfalls einen eigenständigen Schadenersatzanspruch gegen den Frachtführer. Nach Ablieferung des Transportgutes ist der Empfänger gestützt auf Art. 13 Abs. 1 CMR berechtigt, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, wozu auch der An-

⁵⁴ Dazu TEMME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 13 N 1 ff.

⁵⁵ TEMME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 13 N 26 ff.; THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, vor Art. 17 N 7.

spruch auf Schadenersatz wegen Beschädigung des Transportgutes gehört. Empfänger im Sinne der CMR ist, wer vom Absender dem Frachtführer gegenüber als Adressat der Sendung bezeichnet wird, also jene Person, an die das Frachtgut nach der Mitteilung des Absenders abzuliefern ist.⁵⁶

Der Empfänger ist nach Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR für den Fall des Verlustes des Gutes und der Überschreitung der Lieferfrist aktiv legitimiert, nicht ausdrücklich jedoch für den Fall der *Beschädigung* des Gutes. Gestützt auf Art. 13 Abs. 1 Satz 1 und Art. 12 Abs. 2 sowie auf Art. 18 Abs. 2 Satz 2, Art. 20 Abs. 1 und Art. 27 CMR gehen Lehre und Rechtsprechung davon aus, dass auch der Empfänger zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen wegen Beschädigung des Transportguts berechtigt ist, sobald er ein frachtrechtliches Verfügungsrecht erworben hat.⁵⁷

3. Haftung nach Art. 17 CMR

Nach Art. 17 Abs. 1 CMR haftet der Frachtführer bei vollständigem oder teilweise Unterang, Beschädigung des Gutes und verspäteter Lieferung. Die Haftung besteht für den Zeitraum zwischen der Übernahme des Gutes und seiner Ablieferung (Art. 17 Abs. 1 CMR).⁵⁸

Art. 18 CMR behandelt die Beweislast bei Ansprüchen aus Art. 17 CMR und regelt einzelne Darlegungs- und Beweislastfragen.⁵⁹ Im Rahmen des Entlastungsbeweises hat der Frachtführer die Einhaltung der Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Frachtführers nachzuweisen. Ausgehend von Art. 17 Abs. 1 und Abs. 2 CMR i. V. m. den Beweislastregeln nach Art. 18 Abs. 1 CMR ist auch im internationalen Bereich von einer Kausalhaftung des Frachtführers auszugehen, gemildert durch die Möglichkeit des Entlastungsbeweises seitens des Frachtführers gemäss Art. 17 Abs. 2 bis 5 CMR.⁶⁰

4. Entlastungsmöglichkeit nach Art. 17 Abs. 2–5 CMR

Art. 17 Abs. 2 bis 5 CMR regelt die Haftungsausschlüsse.

⁵⁶ TEMME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 13 N 12 ff.; vgl. BGE 132 III 626 E. 4.4.

⁵⁷ BGE 132 III 626 E. 4.3.; TEMME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 13 N 12 und 24 und dort zitierte Rechtsprechung; THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, vor Art. 17 N 8.

⁵⁸ Die deutsche Terminologie verwendet dafür den Begriff der «Obhutshaftung», d. h. der Frachtführer haftet für jegliche Schäden, die während der Zeit, in der sich die Ladung in seiner Obhut befindet, entstehen (siehe dazu THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 3.

⁵⁹ Siehe hiernach III.B.7.

⁶⁰ Siehe hiervor Fn. 49.

a) Absatz 2

Der Frachtführer kann sich von der Haftung nach Art. 17 Abs. 2 CMR befreien, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes sowie durch Umstände verursacht wurde, die *der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte*. Es handelt sich dabei um eine Haftungsmilderung der ansonsten sehr strengen Haftung des Frachtführers. Darunter fällt der Ausschluss der Haftung bei höherer Gewalt, aber auch bei nicht abwendbaren Umständen, welche konkret von Fall zu Fall zu beurteilen sind.⁶¹ Im Zusammenhang mit wetterbedingten Gefahren, Verkehrsstau oder Streiks wird beispielweise vom Frachtführer erwartet, dass er die Fahrt entsprechend plant, damit der drohenden Verzögerung ausgewichen werden kann.⁶² Der Frachtführer ist in Bezug auf diese Umstände nach Art. 18 CMR beweislspflichtig.⁶³

Der Befreiungstatbestand nach Art. 17 Abs. 2 CMR wird durch die Rechtsprechung konkretisiert. Die Rechtsprechung in Deutschland lehnt beispielweise eine Haftungsbefreiung bei Diebstahl des Frachtgutes regelmässig ab, selbst wenn das Fahrzeug überaus gut gesichert war.⁶⁴ Nur unter gewissen Umständen lässt die Rechtsprechung eine Haftungsbefreiung bei Strassenverkehrsunfällen zu.⁶⁵ Im Rahmen der Konkretisierung des Tatbestandes der Abwendbarkeit können sich unterschiedliche Befreiungstatbestände in den verschiedenen Ländern ergeben.

b) Absatz 3

Der Frachtführer kann sich nicht befreien, wenn sich der Unfall aufgrund eines Fahrzeugmangels ereignet (Art. 17 Abs. 3 CMR), selbst wenn ihn kein Verschulden trifft.⁶⁶

c) Absatz 4

Unter gewissen Umständen kann sich der Frachtführer nach Art. 17 Abs. 4 CMR – ähnlich dem schweizerischen Recht – von seiner Haftung befreien, z. B. wenn

⁶¹ Zur Rechtsprechung und Abgrenzung siehe THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 98 ff.

⁶² THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 111.

⁶³ Hierzu THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 18 N 34.

⁶⁴ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 100.

⁶⁵ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 107: ein Auffahrunfall dürfte in der Regel vermeidbar sein. Als Unvermeidbar hingegen gilt der Unfall, wenn ein entgegenkommendes Fahrzeug ins Schleudern gerät und mit einem korrekt fahrenden Lastwagen kollidiert.

⁶⁶ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 112.

der Schaden durch Selbstverschulden des Versenders entstanden ist. Dabei werden im Art. 17 Abs. 4 CMR einzelne konkrete Tatbeständen beschrieben.

d) Absatz 5

Art. 17 Abs. 5 CMR regelt schliesslich die Schadensteilung, welche zur Anwendung kommt, wenn mehrere Ursachen für einen Schaden verantwortlich sind. Dabei haftet der Frachtführer nur in dem Umfang, in dem die Umstände, für die er auf Grund von Art. 17 CMR haftet, zu dem Schaden beigetragen haben.⁶⁷

5. Informationspflicht des Versenders

Der Versender hat den Frachtführer über Eigenschaften des Gutes, von denen eine Gefahr für Personen oder Sachen ausgehen kann, zu informieren. Dies betrifft insbesondere die Art des Gutes, dessen Gefährlichkeit und die allenfalls zu ergreifenden Vorsichtsmassnahmen. In der Praxis wird dies durch Bekanntgabe der ADR-Bezeichnung zu erfolgen haben.⁶⁸ Die Beweislast, dass die Mitteilung diese Information erfolgt ist, trifft den Versender. Es empfiehlt sich daher, einen entsprechenden Eintrag in den Frachtbrief aufzunehmen.

Wird diese Information nicht erteilt, ist der Frachtführer gemäss Art. 22 CMR berechtigt, das Gefahrgut auszuladen, zu vernichten oder unschädlich zu machen. Aus den vertraglichen Verpflichtungen gegenüber dem Absender kann man allerdings ableiten, dass der Frachtführer jeweils nur das mildeste geeignete Mittel ergreifen darf, um eine Gefahr abzuwenden.

Für den Schaden, der dem Frachtführer infolge der Verletzung der Informationspflicht entstanden ist, haftet der Versender der Höhe nach unbegrenzt und sowohl für Sach-, als auch Personenschäden und reine Vermögensschäden.

⁶⁷ Beispiel einer Aufteilung: Der beauftragte Lastwagenfahrer verursacht einen Verkehrsunfall; der Schaden am Frachtgut entsteht aber primär wegen dem fehlerhaften Beladen des Lastwagens durch den Versender (Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR). Der Schaden wird nach Art. 17 Abs. 5 CMR aufgrund der Verschuldensanteile zwischen Frachtführer und Versender aufgeteilt; weitere Beispiele siehe THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 231.

⁶⁸ Vgl. dazu Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) (SR 0.741.621).

6. Berechnung der Entschädigung

Typisch im Transportrecht ist die Begrenzung der Haftung, die in erster Linie dem Schutz des Frachtführers vor wirtschaftlich unzumutbarer Inanspruchnahme dient.⁶⁹ Dem schweizerischen Frachtrecht fremd ist jedoch die zwingend anwendbare Haftungsbeschränkung nach Art. 23 Abs. 3 CMR.⁷⁰

In Art. 23 CMR wird der Anspruch des Geschädigten auf Schadenersatz bei Verlust oder Teilverlust des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist geregelt. Die Berechnung der Entschädigung bei Beschädigung des Frachtgutes ist hingegen in Art. 25 CMR geregelt.

a) Entschädigung bei Verlust/Teilverlust

Hat der Frachtführer Schadenersatz zu leisten, so wird die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet (Art. 23 Abs. 1 CMR).

Der Begriff des Wertes wird in Art. 23 Abs. 2 CMR definiert. Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Börsenpreis, mangels eines solchen nach dem Marktpreis und mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit (Art. 23 Abs. 2 CMR).

Die Entschädigung darf jedoch 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) des Internationalen Währungsfonds⁷¹ für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen (Art. 23 Abs. 3 CMR). Ausserdem sind – ohne weiteren Schadenersatz – Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des Gutes entstandene Kosten zurückzuerstatten (Art. 23 Abs. 4 CMR).

Nach Art. 23 Abs. 4 CMR sind bei Verlust und Teilverlust die sonstigen durch die Beförderung des Gutes («aus Anlass der Beförderung») entstandenen Kosten wie z. B. Zölle zurückzuerstatten.⁷² Danach hat der Frachtführer weder die sog.

⁶⁹ Das nationale Recht sieht den Ersatz des vollen Werts vor (Art. 447 Abs. 1 OR) erlaubt aber in Bezug auf die Höhe der Entschädigung – nicht aber in Bezug auf die Haftungsvoraussetzungen und die Entlastungsgründe – abweichende Verabredungen (Art. 447 Abs. 1 OR). Eine Beschränkung der Entschädigung ist durch die branchenspezifischen Vertragsbedingungen vorgesehen (Spedlogswiss, FFHB); siehe hiervor II.B.4.

⁷⁰ Siehe dazu HAAS, in diesem Band, Kap. III.G.3.

⁷¹ Die Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds (Art. 23 Abs. 7 CMR). Der in Abs. 3 genannte Betrag wird in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umgerechnet; die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert der betreffenden Währung am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag (Art. 23 Abs. 7 CMR). Der Wechselkurs vom 12. Oktober 2015: SZR 1 = CHF 1.35870, dieser wird tagesaktuell veröffentlicht.

⁷² Zum Umfang der entschädigungspflichtigen Aufwendungen siehe THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 23 N 25 ff.

mittelbaren Schäden – namentlich entgangener Gewinn und Verdienstausschlag – zu entschädigen noch Folgeschäden, wie beispielweise Schadenbesichtigungskosten oder Schadenbeseitigungskosten.⁷³

Die Haftungsobergrenze kann durch vertragliche Vereinbarung bei einer Wertdeklaration nach Art. 24 CMR oder bei Angabe eines besonderen Interesses nach Art. 26 CMR erhöht werden (Art. 23 Abs. 6 CMR). Eine Ausnahme der Begrenzungen ist weiter bei grobfahrlässiger Verursachung durch den Frachtführer gemäss Art. 29 CMR vorgesehen.

b) Entschädigung bei Lieferfristüberschreitung

Bei der Überschreitung der vereinbarten oder gemäss Art. 19 CMR üblicherweise zu erwartenden Lieferfrist bildet die Höhe der Fracht die Haftungsbegrenzung. Darunter ist das für den gesamten Transport vereinbarte Entgelt an den Frachtführer gemeint.

Bei Verspätungen werden im Gegensatz zum Verlust bzw. Teilverlust auch Schäden, die als Folge der Lieferfristüberschreitung eingetreten sind, ersetzt. Darunter fallen Schadenpositionen wie etwa der dem Versender entgangene Gewinn bei der Weiterveräusserung des Transportguts oder die angefallene Konventionalstrafe usw.⁷⁴

c) Entschädigung bei Beschädigung

Gemäss Art. 25 Abs. 1 CMR hat der Frachtführer bei Beschädigung des Frachtgutes grundsätzlich den Betrag der Wertverminderung zu zahlen, welche der Differenz zwischen dem Wert des Gutes bei der Übernahme und dem Wert infolge der Beschädigung entspricht.⁷⁵ Dieser Schadensbegriff stimmt mit dem im schweizerischen Recht gebräuchlichen Schadensbegriff überein. Übersteigen die Wiederherstellungskosten den ursprünglichen Wert des Gutes, wird von einem wirtschaftlichen Totalschaden ausgegangen, welcher dem Verlust der Sache gleichzusetzen ist.⁷⁶

⁷³ THUME/RIEMER, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 23 N 5 und 39 ff.

⁷⁴ Näheres zum entschädigungspflichtigen Verspätungsschaden bei THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 23 N 43 ff.

⁷⁵ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 25 N 4.

⁷⁶ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 17 N 70a.

Demnach gilt:

- Wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, darf die Entschädigung den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre, nicht übersteigen (Art. 25 Abs. 2 lit. a CMR). Dies entspricht dem Schadenersatz bei Totalverlust nach Art. 23 CMR (8,33 Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds je Kilogramm Sendungsgewicht);⁷⁷
- Wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, stellt der Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre, die maximale Entschädigung dar (Art. 25 Abs. 2 lit. b CMR).

Wie bei Art. 23 CMR sind mittelbare Schäden – namentlich entgangener Gewinn und Verdienstausschlag – nicht zu entschädigen.⁷⁸

7. Beweisanforderungen

Nach allgemeinen Grundsätzen hat der Anspruchsteller alle rechtsbegründenden Tatsachen über Art und Umfang des Schadens darzulegen und nachzuweisen.⁷⁹

Art. 18 CMR behandelt die Beweislast bei Ansprüchen aus Art. 17 CMR und regelt einzelne Darlegungs- und Beweislastfragen.⁸⁰ Der Frachtführer hat im Rahmen des Entlastungsbeweises die Einhaltung der Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Frachtführers nachzuweisen.

Im Kontext der haftungsbegrenzenden Bestimmung des Art. 23 Abs. 3 CMR ist der Frachtführer ebenfalls beweislastpflichtig; ihn als Schuldner treffen die entsprechenden Darlegungs- und Beweislastpflichten.

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

⁷⁷ Siehe Fn. 71.

⁷⁸ BGE 127 III 365 E 3b; THUME/RIEMER, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 25 N 4.

⁷⁹ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 18 N 6 ff. und THUME/RIEMER, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 23 N 62 und Art. 25 N 33 entspricht Art. 8 ZGB und Art. 42 Abs. 1 OR.

⁸⁰ Der Katalog nach Art. 18 CMR ist nicht abschliessend, siehe Näheres in THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 18.

8. Vertragliche Anhebung des Haftungslimits für Verlust/Beschädigung

Art. 24 CMR räumt dem Absender die Möglichkeit ein, gegen Zahlung eines Frachtzuschlages den summenmässigen Haftungshöchstbetrag nach Art. 23 Abs. 3 CMR zu erhöhen. In diesem Fall wird das Haftungslimit gemäss Art. 23 CMR auf den im Frachtbrief eingetragenen Betrag angehoben.

Die Erhöhung des Haftungslimits bedarf einer Vereinbarung (also der Zustimmung beider Vertragsparteien) und einer Eintragung des Wertes im Frachtbrief. Diese Voraussetzungen sind kumulativ zu erfüllen, andernfalls kommt es zu keiner Erhöhung des Haftungslimits.

Es handelt sich dabei um eine Anhebung des Haftungslimits gemäss Art. 23 CMR. Ist der tatsächlich eingetretene Schaden niedriger, so ist lediglich dieser zu ersetzen.

Art. 24 CMR betrifft nicht Verspätungsschäden, für welche die Möglichkeit der Vereinbarung eines «Interesses» gemäss Art. 26 CMR besteht.

9. Vereinbarung eines besonderen Interesses; Folgeschäden

Gemäss Art. 23 bis Art. 25 CMR wird lediglich der am transportierten Frachtgut entstandene Schaden (durch die Ermittlung der Wertdifferenz) ersetzt. Art. 26 CMR ermöglicht die Vereinbarung einer Haftung des Frachtführers bis zur Höhe des definierten Interesses. Damit kann der volle nachgewiesene Schaden inkl. auch mittelbarer Schäden (wie entgangener Gewinn, Produktionsausfall etc.) ersetzt werden.⁸¹ In der Lehre ist umstritten, ob entgegen Art. 27 CMR auch höhere Zinssätze vereinbart werden können.⁸²

Die Vertragsparteien (Absender und Frachtführer) sind in ihren Dispositionsrechten grundsätzlich nicht eingeschränkt. Die Interessendeklaration des Art. 26 CMR kann für Fälle des Verlustes oder der Beschädigung des Frachtgutes sowie für Verspätungsfälle vereinbart werden. Für Verspätungsfälle lässt Art. 26 Abs. 1 CMR ausdrücklich die Vereinbarung eines Zuschlages nur für den Fall der Überschreitung einer *vereinbarten* Lieferfrist zu.⁸³

⁸¹ Ein Teil der Lehre beschränkt die Vereinbarung eines besonderen Interesses an der Lieferung auf Schadenpositionen, die nach den jeweiligen nationalen Rechtsordnungen anerkannt sind; siehe dazu THUME/RIEMER, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 26 N 14; KOLLER, Transportrecht, Art. 26 CMR, N 4.

⁸² THUME/RIEMER, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 27 N 33.

⁸³ Die CMR schreibt keine festen Lieferfristen vor; gemäss Art. 19 CMR liegt eine Überschreitung der Lieferfrist vor, wenn das Gut nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert worden ist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, die tatsächliche Beförderungsdauer unter Berücksichtigung der Umstände, bei teil-

Die Eintragung eines besonderen Interesses im Frachtbrief ist konstitutiv. Dies hat zur Folge, dass die Vereinbarung unwirksam bleibt, wenn die Eintragung fehlt.⁸⁴

Die Bedeutung dieser Norm ist in der Praxis gering, da das Interesse an der Lieferung regelmässig vom Absender durch eine Transportversicherung abgedeckt wird, wobei in der Regel die Transportpolice eine maximale Entschädigung deckt.⁸⁵

10. Verzugszinsen

Wer Anspruch auf eine Entschädigung nach CMR hat (Absender oder Empfänger), ist legitimiert, vom Frachtführer Verzugszinsen in der Höhe von 5 % per anno ab dem Tag der schriftlichen Reklamation des Schadens oder der Klageerhebung zu verlangen.

Art. 27 CMR umfasst hingegen nicht Forderungen des Frachtführers gegen andere Vertragsparteien oder gegen den Empfänger. Umstritten ist, ob Art. 27 CMR auch für Sondertatbestände der Frachtführerhaftung ausserhalb von Art. 17 ff. CMR anwendbar ist (etwa Art. 7 Abs. 3, Art. 11 Abs. 3, Art. 12 Abs. 7, Art. 16 Abs. 2 oder Art. 21 CMR).⁸⁶ Bei den im CMR nicht geregelten Fällen des Verzugszinses greift die nationale Regelung, für die Schweiz also Art. 104 OR.⁸⁷

Trifft den Frachtführer an einem entstandenen Schaden allerdings ein grobes Verschulden im Sinne von Art. 29 CMR, können auch höhere Verzugszinsen verlangt werden.⁸⁸

11. Limitierung bei konkurrierenden deliktischen Schadenersatzansprüchen

Die Art. 23–27 CMR behandeln vertragliche Schadenersatzansprüche, d. h. solche, die sich aus der Verletzung von Vertragspflichten durch den Frachtführer ergeben. Die nationalen Rechtsordnungen sehen regelmässig auch sog. deliktische Schadenersatzansprüche vor, die dem Geschädigten nicht auf Grundlage eines Vertrages, den er mit dem Frachtführer eingegangen ist, zustehen, sondern

weiser 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.

⁸⁴ THUME/RIEMER, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 24 N 11, Art. 26 N 11.

⁸⁵ Siehe dazu MÜLLER, in diesem Band, Kap. II.

⁸⁶ THUME/RIEMER, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 27 N 6 ff.

⁸⁷ FURRER, Schweiz, in: Thume (Hrsg.), CMR, 1160.

⁸⁸ THUME/RIEMER, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 27 N 34.

aufgrund der Verletzung gesetzlicher Verbote oder anderer für die Allgemeinheit gültiger Rechtsnormen.

Bestehen wegen des Verlusts oder der Beschädigung eines Frachtstückes oder der Überschreitung der Lieferfrist solche ausservertraglichen Schadensersatzansprüche gegen den Frachtführer oder seine Hilfspersonen, lässt Art. 28 CMR sie zu, jedoch werden diese in der Höhe beschränkt. Der deliktische Schadensersatzanspruch darf nicht höher sein als der vertragliche.

Andere ausservertragliche Ansprüche, die nicht Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfristen zum Gegenstand haben (wie Ansprüche aus Personenschaden und Genugtuungsansprüche), werden durch Art. 28 CMR nicht geregelt.⁸⁹

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

Umstritten ist hingegen, ob auch andere am Frachtvertrag nicht beteiligte Personen in den Geltungsbereich von Art. 28 CMR fallen.⁹⁰

12. Haftung bei vorsätzlicher und grobfahrlässiger Schädigung

Der Frachtführer kann sich nicht auf die Haftungsausschluss- oder Haftungslimitierungsregelungen der Art. 17 bis Art. 28 CMR berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem (nationalen) Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht (Art. 29 Abs. 1 CMR).⁹¹ Dieses dem Vorsatz gleichgestellte Verschulden ist in der Schweiz die grobe Fahrlässigkeit.⁹²

Art. 29 CMR enthält keine ausdrückliche Beweislastregel; stattdessen ist die Beweislast nach dem anwendbaren materiellen Recht zu beurteilen. Anders aber als die Sorgfaltspflichtverletzung gemäss Art. 17 Abs. 2 CMR wird die grobe Fahrlässigkeit oder der Vorsatz beim Frachtführer nicht vermutet, sondern muss

⁸⁹ SCHMID, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 28 N 5.

⁹⁰ Darlegung von Argumenten und Gegenargumenten in Bezug auf die Frage der Anwendbarkeit von Art. 28 CMR gegenüber vertragsfremden Dritten: SCHMID, in: THUME (Hrsg.), CMR, Art. 28 N 16 ff.

⁹¹ Umstritten ist die Frage, ob die gesetzliche Haftungsmitel von Art. 447 Abs. 1 OR für das nationale Frachtrecht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit durchbrochen wird; siehe vorne II.B.1.b).

⁹² Urteil des Appellationsgerichts Basel Stadt vom 12.05.2000, BJM 2000, 311 ff.; FURRER, Schweiz, in: Thume (Hrsg.), CMR, 1160.

vom Anspruchsberechtigten entsprechend den allgemeinen Grundsätzen bewiesen werden. Dies entspricht der Regelung nach Art. 8 ZGB.⁹³ Diese Beweislastregelung ist gemäss Art. 41 Abs. 2 CMR zwingend und kann nicht wegbedungen werden.

Wenn die Voraussetzungen von Art. 29 CMR erfüllt sind, kann sich der Frachtführer nicht auf die Haftungsbeschränkungen und Haftungsausschlüsse des IV. Kapitels der CMR sowie auf alle dort zu seinen Gunsten aufgestellten Beweisvermutungen berufen (Art. 17–28 CMR). Der Frachtführer verliert die Möglichkeit, den Schadenersatz in Bezug auf die Höhe sowie in Bezug auf die möglichen Schadenpositionen zu beschränken. Mit anderen Worten können nicht bloss Schäden aus Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung geltend gemacht werden, sondern sämtliche Schäden, die auf Grundlage anderer anwendbarer Rechte (nationale Schadenersatzregelungen) geltend gemacht werden können.⁹⁴ Ferner können auch höhere Verzugszinsen verlangt werden als die vorgesehenen 5 % gemäss Art. 27 CMR.⁹⁵

Der Frachtführer kann sich hingegen – trotz schuldhafter Herbeiführung – nach wie vor auf die weiteren Haftungseinschränkungen oder Haftungsausschlüsse berufen, die nicht im IV. Kapitel der CMR enthalten sind.⁹⁶

Gemäss Art. 32 Abs. 1 CMR verlängert sich die Verjährung auf 3 Jahre, wenn Vorsatz oder ein Verschulden vorliegt, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht.

Die Rechtsprechung zu Art. 29 CMR ist ausgesprochen kasuistisch, da auf die konkreten Umstände abzustellen ist. Es bestehen praktisch bedeutsame Unterschiede zwischen den jeweiligen Vertragsstaaten in Bezug auf die Frage der vorsätzlichen Verursachung, da das grobfahrlässige Handeln in den einzelnen CMR-Vertragsstaaten unterschiedlich streng definiert wird.

13. Anreiz zum forum running

Wie ausgeführt wird Art. 29 CMR in verschiedenen Ländern unterschiedlich ausgelegt und die Gefahr – aus Sicht des potentiell haftpflichtigen Frachtführers – mit einer Durchbrechung der Haftungsbeschränkung konfrontiert zu wer-

⁹³ SUTTER, 326; HARMS, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 29 N 84 ff.

⁹⁴ Der Begriff «Schaden» ist im Art. 29 CMR nicht näher definiert. Darunter fallen sämtliche Schadenpositionen, die gem. dem nach IPR ergänzend anwendbaren nationalen Recht zu berücksichtigen sind: HARMS, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 29 N. 82.

⁹⁵ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 27 N. 34 f.

⁹⁶ Etwa Art. 30 CMR; HARMS, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 29 N. 72.

den, ist in gewissen Ländern wie Deutschland oder der Schweiz bedeutend grösser als in anderen Ländern, die hier einen strengeren Massstab anlegen.

Im Zusammenhang mit Raubüberfällen beispielweise stellt sich bei der Anwendung von Art. 29 CMR die Frage, ob «Umstände, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte, [vorliegen]» und ob der Frachtführer bzw. die Hilfsperson «ein Verschulden, das dem Vorsatz gleichsteht» zu vertreten haben, indem sie nicht die erforderlichen Massnahmen zur Abwendung eines solchen Überfalles getroffen haben. In einzelnen nationalen Jurisdiktionen ist die Schwelle für Leichtfertigkeit im Transportrecht verhältnismässig niedrig mit der Begründung, dass die Voraussehbarkeit einer Schädigung in gewissen Konstellationen gegeben ist. Die Gerichtspraxis zu dieser Frage variiert in den verschiedenen Staaten beträchtlich.⁹⁷

Folge der fehlenden Harmonisierung bzw. der international uneinheitlichen Rechtsprechung ist ein Anreiz zum forum running. Aufgrund der nicht abdingbaren Gerichtsstände in Art. 31 Abs. 1 CMR besteht häufig die Möglichkeit, ein geeigneteres Forum zu finden. Der Frachtführer, der nach einem Schadensfall eine negative Feststellungsklage⁹⁸ in einem Staat erhebt, in dem strengere Voraussetzungen für eine unbeschränkte Haftung bestehen, kann einer für ihn ungünstigen Beurteilung in einer anderen Jurisdiktion entkommen.

C. Reklamationen und Klagen

1. Vorbehalte

a) Prüfung des abgelieferten Transportguts

Gemäss Art. 30 CMR ist der Empfänger verpflichtet, das transportierte Gut zu prüfen. Der Frachtführer hat gemäss Art. 30 CMR dabei mitzuwirken und – falls Schäden vorliegen oder die Lieferfrist überschritten worden ist – Vorbehalte mitzuteilen. Erforderlich ist die Mitteilung der Art und des Umfangs des Schadens an den Frachtführer.⁹⁹

⁹⁷ HARMS, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 29 N 70; ausführliche Darlegung der Ausgangslage in den verschiedenen Ländern bei POLIĆ FOGLAR, 176 ff.

⁹⁸ Das Bundesgericht hat im Jahr 2012 die umstrittene Frage der negativen Feststellungsklagen unter der Geltung der CMR geklärt. Demnach begründet eine nach Art. 31 Abs. 2 CMR anhängig gemachte negative Feststellungsklage die Einrede der Rechtshängigkeit. Zur unterschiedlichen Rechtspraxis in den Nachbarländern bezüglich Einrede der Rechtshängigkeit nach Art. 31 Abs. 2 CMR siehe BGE 138 III 708 E. 3.4.

⁹⁹ Zu Sachverhalten, bei denen auch der Unterfrachtführer zur Annahme des Vorbehaltes legitimiert ist, siehe DEMUTH, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 30 N 16

Der Vorbehalt ist bei Verlust und bei Beschädigung des Frachtgutes vom Empfänger zu erklären (Art. 30 Abs. 1 und 2 CMR). Die Vorbehalte durch andere Personen, inklusive des Absenders, sind rechtlich wirkungslos.¹⁰⁰

Bei Lieferfristüberschreitungen sieht das Gesetz keine solche Einschränkung vor (Art. 30 Abs. 3 CMR).

b) Verlust/Beschädigung

Bei *äusserlich erkennbaren Schäden* muss spätestens bei Ablieferung des Gutes ein Vorbehalt an den Frachtführer erfolgen (Art. 30 Abs. 1 CMR). Grundsätzlich kann dies auch mündlich geschehen, die Schriftform ist aber aus Beweisgründen empfehlenswert.

Sind die Schäden *äusserlich nicht erkennbar*, hat der Vorbehalt schriftlich binnen sieben Tagen (Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht eingerechnet) nach der Ablieferung zu erfolgen, wobei der Tag der Ablieferung mit eingerechnet wird (Art. 30 Abs. 1 CMR).¹⁰¹

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

Ist kein Frachtbrief ausgestellt, gilt die Vermutung nicht. Wie beim nicht ordnungsgemäss ausgestellten Frachtbrief findet keine Beweislastumkehr statt.¹⁰²

Haben Empfänger und Frachtführer eine gemeinsame Schadensfeststellung vorgenommen, so kommt ihr unwiderlegbare Beweiswirkung zu. Die Dokumentation der Schadensfeststellung ist somit bindend. Bei äusserlich nicht erkennbaren Schäden und Verlusten ist der Gegenbeweis nach einem schriftlichen Vorbehalt (innerhalb der siebentägigen Frist) an den Frachtführer möglich (Art. 30 Abs. 2 CMR).

¹⁰⁰ DEMUTH, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 30 N 14

¹⁰¹ Zwischen der CMR und dem schweizerischen Frachtrecht bestehen bezüglich Reklamationen und Klagen besonders im Detail tückische Unterschiede, die für die Geltendmachung von Ansprüchen entscheidend sind. So beträgt die Reklamationsfrist für äussere Mängel nach Art. 30 Abs. 1 CMR sieben Tage, während Art. 452 Abs. 3 OR hierfür acht Tage vorsieht.

¹⁰² DEMUTH, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 30 N 30.

c) Lieferfristüberschreitung

Bei Lieferfristüberschreitungen hat der schriftliche Vorbehalt binnen 21 Tagen ab Ablieferung bzw. Zurverfügungstellung (auch der Annahmeverweigerung) an den Frachtführer zu erfolgen (Art. 30 Abs. 3 CMR).

Dieser Vorbehalt kann im Gegensatz zu Art. 30 Abs. 1 und 2 CMR auch vom Absender angebracht werden. Möchten allerdings sowohl der Empfänger als auch der Absender Ansprüche aus der Lieferfristüberschreitung geltend machen, müssen beide dem Frachtführer einen Vorbehalt mitteilen, da andernfalls derjenige, der keine Vorbehaltserklärung abgibt, keine Ansprüche geltend machen kann.¹⁰³

Die Beweislast für die rechtzeitige Erstattung des Vorbehalts trifft den Anspruchsteller.¹⁰⁴

2. Verjährung und Reklamation

Die Verjährung sämtlicher Ansprüche aus einer der CMR unterliegenden Beförderung sind in Art. 32 CMR geregelt, seien es solche vertraglicher oder ausservertraglicher Natur,¹⁰⁵ Geldleistungen oder sonstige Ansprüche wie Unterlassungsansprüche oder Informationsansprüche.¹⁰⁶

Art. 32 CMR regelt nicht nur die Verjährung der Haftungsansprüche gegenüber dem Frachtführer, sondern auch diejenige des Anspruchs des Frachtführers auf den Frachtlohn.¹⁰⁷ Umstritten ist, ob auch andere am Frachtvertrag nicht beteiligte Personen in den Geltungsbereich der Verjährung nach der CMR fallen.¹⁰⁸

a) Dauer und Beginn der Verjährung

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

¹⁰³ DEMUTH, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 30 N 47 ff.

¹⁰⁴ DEMUTH, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 30 N 61.

¹⁰⁵ «[...] diesem Abkommen unterliegenden Beförderung», also nicht nur aus dem Beförderungsvertrag; KOLLER, Transportrecht, Art. 32 CMR, 1178; THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 32 N 50 ff.

¹⁰⁶ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 32 N 3 ff.; wie bereits festgehalten, gilt die CMR nicht für Speditionsverträge.

¹⁰⁷ BGE 111 II 371 E. 2: Art. 32 Abs. 1 CMR geht der zehnjährigen Verjährungsfrist nach Art. 127 OR vor.

¹⁰⁸ Verneinend DEMUTH, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 32 N 18.

Die Frist beginnt je nach Sachverhalt zu laufen:

- bei Teilverlust, Beschädigung oder Verspätung am Tag der Ablieferung des Gutes ((Art. 32 Abs. 1 lit. b CMR) oder
- bei Totalverlust mit dem dreissigsten Tag nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, wenn eine Lieferfrist nicht vereinbart worden ist, mit dem sechzigsten Tag nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer (Art. 32 Abs. 1 lit. b CMR).
- Nach Art. 32 Abs. 1 lit. c CMR beginnt die Verjährungsfrist in den sonstigen Fällen nach Ablauf von drei Monaten seit Abschluss des Beförderungsvertrages zu laufen.

b) *Reklamation und Hemmung der Verjährung*

Im Transportrecht ist das sog. Reklamationsverfahren¹⁰⁹ typisch, welches verjährungshemmende Wirkung entfaltet. Nach Art. 32 Abs. 2 CMR wird die Verjährung durch eine schriftliche Reklamation bis zu dem Tag gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigefügten Belege zurücksendet. Wird die Reklamation teilweise anerkannt, so läuft die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation weiter. 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. Es ist nicht erforderlich, dass die in Art. 32 Abs. 2 CMR vorgesehene schriftliche Reklamation beziffert wird; es reicht aus, dass die in der Reklamation und ihren Anlagen enthaltenen Angaben es dem Frachtführer gestatten, sich eine Meinung über Natur und Umfang des Schadens zu bilden, um in angemessener Weise reagieren zu können.¹¹⁰

Bis zur Rückweisung hemmt die Reklamation die Verjährungsfrist. Die Rückweisung hat ebenfalls schriftlich zu erfolgen, mit gleichzeitiger Rückgabe der Belege, die für die Reklamation eingereicht worden sind.

Soweit es nicht um einen Schadenersatzanspruch gegenüber dem Frachtführer geht, sondern beispielsweise um eine Frachtlohnforderung gegenüber dem Absender, ist in Bezug auf die Unterbrechung und die Hemmung der Verjährung

¹⁰⁹ Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Art. 48 Abs. 3 CIM; siehe dazu BAUMELER, in diesem Band, Kap. II.C.3.

¹¹⁰ DEMUTH, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 32 N 62.

nicht Art. 32 Abs. 2 CMR, sondern Art. 32 Abs. 3 CMR massgebend, der auf das Recht des angerufenen Gerichts verweist.¹¹¹

Nach Abs. 4 können verjährte Ansprüche nicht auf dem Weg der Widerklage oder der Verrechnung geltend gemacht werden. Art. 32 Abs. 4 CMR ist gegenüber abweichenden nationalen Regelungen *lex specialis*.¹¹²

3. Rückgriffsrecht des Frachtführers

Art. 37 CMR regelt das Rückgriffsrecht eines Frachtführers gegen andere an der Beförderung beteiligte Frachtführer. Die Regelung beschränkt sich nach herrschender Lehre auf aufeinanderfolgende Frachtführer, die nur einem Vertrag unterstehen (Art. 34 Abs. 1 CMR).¹¹³ Die weiteren Rückgriffsmöglichkeiten unter Frachtführern unterliegen dem Landesrecht. Für die Schweiz ist Art. 449 OR massgebend.¹¹⁴ Die Haftung des Zwischenfrachtführers nach Art. 449 OR geht weit, sogar weiter als diejenige nach schweizerischem Auftragsrecht. Der regressberechtigte Frachtführer kann sich nicht auf die sorgfältige Auswahl und Instruktion des in Anspruch genommenen Zwischenfrachtführers berufen. Daher ist der Zwischenfrachtführer im schweizerischen Recht auch nicht als Hilfsperson zu qualifizieren.¹¹⁵

D. Transportversicherung nach CMR

Wie nach schweizerischem Recht ist auch nach der CMR eine Transportversicherung nicht obligatorisch.¹¹⁶ Indes dürften die meisten Schweizer Frachtführer auch im internationalen Kontext versichert sein.¹¹⁷

¹¹¹ Nach schweizerischem Recht finden die Art. 135–138 OR Anwendung. Demnach wird die Verjährung unterbrochen durch Anerkennung des Schuldners (Art. 135 Ziff. 1 OR) oder durch die Schuldanerkennung, durch die Klageeinleitung oder durch eine Einrede vor einem Gericht oder Schiedsgericht sowie durch Eingabe der Forderung im Konkurs (Art. 135 Ziff. 2 OR).

¹¹² DEMUTH, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 32 N 97; nach schweizerischem Recht kann eine verjährte Forderung zur Verrechnung gebracht werden, wenn sie zur Zeit, wo sie zum ersten Mal mit der anderen Forderung verrechnet werden konnte, noch nicht verjährt war (Art. 120 Abs. 3 OR). Das Verbot der Widerklage hat nach schweizerischem Recht keine Bedeutung, da die Widerklage ein prozessualer Behelf ist.

¹¹³ SCHMID, in: Thume (Hrsg.), CMR, Art. 37 N. 2.

¹¹⁴ Näheres dazu und insb. zu den Rückgriffsmöglichkeiten des Versicherers bei KÖRNER/BESIC, in diesem Band, S. 291 ff.

¹¹⁵ BGE 109 II 471 E. 2; vgl. BSK-STAEHELIN, Art. 449 N 3 ff.; anders offenbar LAZOPOULOS, Art. 449 N 2; HOCHSTRASSER, Rz. 1264.

¹¹⁶ THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, vor Art. 17 N 41 ff.

Die komplexe wie auch lückenhafte Haftungssituation wird in der Praxis durch den Abschluss einer Transportversicherung entschärft. Eine solche Versicherungsdeckung ist insbesondere bei wertvollem oder empfindlichem Frachtgut zu empfehlen.¹¹⁸

E. Tabellarische Darstellung

Zusammenfassend lassen sich die Merkmale der Haftungsnormen im Gütertransport auf der Strasse nach nationalem (OR) und internationalem Recht (CMR) wie folgt darstellen:

	<i>Nach OR</i>	<i>Nach CMR</i>
<i>Geltungsbe- reich</i>	(Art. 440 ff. OR) Frachtvertrag allgemein (nicht nur im Rahmen von Strassentransporten) in der Schweiz teilw. im Ausland	(Art. 1 CMR) Grenzüberschreitender Güterver- kehr auf der Strasse, wenn min- destens der Abgangs- oder der Ankunftsstaat mit CMR geb. ist. Ausgeschlossen: - Postsendungen - Leichen - Umzugsgut
<i>Haftungsre- gime</i>	Kausalhaftung mit Entlas- tungsmöglichkeit	Kausalhaftung mit Entlastungs- möglichkeit
<i>Haftungsum- fang</i>	(Art. 447 OR) Verlust und Untergang (= Totalschaden) (Art. 448 OR) Schäden aus:	(Art. 17 Abs. 1 CMR) - gänzlicher oder teilweiser Verlust - Beschädigung des Gutes - Überschreitung der Lieferfrist

¹¹⁷ Auch für deutsche Frachtführer gilt im internationalen Verhältnis kein Versicherungsobligatorium. Im Unterschied zur Schweiz besteht aber ein solches für innerdeutsche Transporte (THUME, in: Thume (Hrsg.), CMR, vor Art. 17 N 42).

¹¹⁸ Siehe dazu MÜLLER, in diesem Band, S. 262 ff., insb. Kap. III.A.2. zu Valoren.

	<ul style="list-style-type: none"> - Verspätung - Beschädigung - Teilweisem Untergang (= Teilschaden) 	
<i>Folgeschäden</i>	<p>(Art. 448 OR)</p> <p>Bei Verspätung, Beschädigung und Teilschaden</p> <p>Haftung auch für den mittelbaren Schaden («für allen Schaden»)</p>	<p>(Art. 23 Abs. 4 CMR)</p> <p>Keine Haftung für Folgeschäden</p> <p>Bei Verlust sind Fracht, Zölle, teilw. Kosten zurückzuerstatten</p>
<i>Haftungsausschlüsse</i>	<p>(Art. 447 OR)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Natürliche Beschaffenheit des Gutes - Verschulden des Absenders oder des Empfängers - Unabwendbare Umstände 	<p>(Art. 17 Abs. 2 CMR)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besondere Mängel des Gutes - Verschulden oder Weisung des Verfügungsberechtigten - Unabwendbare Umstände
<i>Besondere Risiken als Haftungsausschlüsse</i>	<p>Nicht ausdrücklich erwähnt</p>	<p>(Art. 17 Abs. 4 CMR)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Offene Fahrzeuge - Mängel der Verpackung - Verladen, Verstauen, Ausladen durch Absender oder Empfänger - Natürliche Beschaffenheit - Ungenügende Bezeichnung - Lebende Tiere
<i>Haftungslimiten</i>	<p>(Art. 447 Abs. 1 bzw. 448 Abs. 1 OR)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voller Wert des Gutes 	<p>(Art. 23 Abs. 1–3 CMR)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlust: Wert des Gutes max. 8,33 SZR je kg Rohgewicht

		(Art. 25 > 23 CMR) - Beschädigung: Wertminderung, max. 8,33 SZR je kg Rohgewicht; max. Betrag bei Verlust. Art. 23 Abs. 5 CMR) - Verspätung: Höhe der Fracht
<i>Vereinbarung höhere Entschädigungen</i>	(Art. 447 Abs. 3 und 448 Abs. 2 OR) Möglich	(Art. 24 CMR) - Durch Angabe des Wert des Gutes im Frachtbrief im Fall von Verlust oder Beschädigung; (Art. 26 CMR) - Durch Vereinbarung eines «Interesses»
<i>Haftung für Unterfrachtführer</i>	(Art. 449 OR) Gegeben	(Art. 3 CMR) Gegeben
<i>Wegfall der Limiten</i>	(Art. 100 OR) Bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit	(Art. 29 CMR) Bei Vorsatz und bei Verschulden, das dem Vorsatz gleichsteht
<i>Reklamation äusserlich erkennbarer Schäden</i>	(Art. 450 OR) «Sofort nach Ankunft»	(Art. 30 Abs. 1 CMR) «bei Ablieferung»
<i>Reklamation äusserlich nicht erkennbarer Schäden</i>	(Art. 452 Abs. 2–3 OR) Sofort nach Entdeckung, spätestens binnen 8 Tagen nach Ablieferung	(Art. 30 Abs. 1 CMR) Binnen 7 Arbeitstagen nach Ablieferung, schriftlich
<i>Reklamationen für Verspätung</i>	Nicht besonders geregelt	(Art. 30 Abs. 3 CMR) Schriftlicher Vorbehalt binnen 21 Tagen nach dem Zeitpunkt, an

		dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist
<i>Verwirkung</i>	(Art. 452 Abs. 1 OR) Vorbehaltlose Annahme und Bezahlung der Fracht durch Empfänger → Verwirkung Anspruch, ausgenommen absichtliche Täuschung und grobe Fahrlässigkeit	(Art. 30 Abs. 1 CMR) Vorbehaltlose Annahme des Gutes → keine automatische Verwirkung, sondern Umkehr der Beweislast (Empfänger kann innerhalb der Verjährungsfrist den positiven Beweis über den Transportschaden erbringen.)
<i>Verjährung</i>	(Art. 454 OR) Ein Jahr nach der Ablieferung, oder nach dem Tag an welchem sie hätte ordnungsgemäss stattfinden sollen, ausgenommen Arglist und Grobfahrlässigkeit Art. 26 CMR 10 Jahre nach Art. 127 OR	(Art. 32 CMR) Ein Jahr nach der Ablieferung, nach dem 30. Tag nach Ablauf der vereinbarten Frist oder nach dem 60. Tag nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer. Bei Vorsatz und diesem gleichzustellendem Verschulden 3 Jahre
<i>Unterbrechung/Hemmung der Verjährung</i>	(Art 135 ff. OR) Die Verjährung wird unterbrochen durch Anerkennung der Forderung, Schulbetreibung, Klage, Einrede, Eingabe im Konkurs und Ladung zu einem Sühneversuch Mit der Unterbrechung beginnt die Verjährung von neuem	(Art. 32 Abs. 2 CMR) Hemmung durch eine schriftliche Reklamation, bis Zurückweisung und Zurücksendung der Belege. Weitere Reklamationen hemmen die Verjährung nicht Sonst gilt das Recht des angerufenen Gerichtes

Literaturverzeichnis

- BENZ CHRISTIAN, in: Honsell (Hrsg.), *Kurzkommentar OR*, Basel 2014.
- FISCHER FRANZ, *Ergänzung der CMR durch schweizerisches Recht – Rechtsgrundlagen und Anwendungsbeispiele*, *TranspR* 1995, 424 ff.
- FURRER ANDREAS, in: Thume (Hrsg.), *CMR*, 3. Aufl., Frankfurt am Main 2013 (zit. FURRER in Thume (Hrsg.), *CMR*).
- GAUTSCHI GEORG, *Berner Kommentar zu den Art. 425–491 OR*, Bern 1962 (zit. BK-GAUTSCHI, Art. ... N ...).
- GUHL THEO, *Das Schweizerische Obligationenrecht*, 9. Aufl., Zürich 2000.
- HOCHSTRASSER MICHAEL, *Der Beförderungsvertrag*, Zürich 2015.
- KLETT BARBARA, *Bahnunfall – Eisenbahnhaftpflicht*, in: Weber/MüncH (Hrsg.), *Haftung und Versicherung*, 2. Aufl., Basel 2015.
- KOLLER INGO, *Transportrecht*, 8. Auflage, München 2013.
- LAZOPOULOS MICHAEL, in: Honsell (Hrsg.), *Kurzkommentar OR*, Basel 2014.
- MONTANARO GIOVANNA, *Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern*, Zürich 2001.
- POLIĆ FOGLAR VESNA, *Haftung eines Strassenfrachtführers bei einem Raubüberfall – neuere Gerichtspraxis in einigen Ländern*, *HAVE* 2004, 176 ff.
- SUTTER RETO, *Besteht eine Darlegungspflicht des angegriffenen Frachtführers beim Verschuldensnachweis? – Betrachtungen zum internationalen und schweizerischen Frachtrecht*, *AJP* 2010, 325 ff.
- THUME KARL-HEINZ et al., in: Thume (Hrsg.), *Kommentar CMR, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr*, 3. Aufl., Frankfurt a. M. 2013. (zit. BEARBEITER, in Thume (Hrsg.), *CMR*, Art. ... N ...).
- ZIEGLER ALEXANDER VON/MONTANARO GIOVANNA, in: *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht*, 2. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2012
- HONSELL HEINRICH/VOGT NEDIM PETER/WIEGAND WOLFGANG (Hrsg.), *Basler Kommentar, Obligationenrecht I*, Art. 1–529 OR, 5. Aufl., Basel 2011 (zit. BSK-BEARBEITER, Art. ... N ...)