

Wirtschaftsrecht international

Kommentar
CMR
Übereinkommen über den Beförderungsvertrag
im internationalen Straßengüterverkehr

Herausgegeben von

Dr. Karl-Heinz Thume[†]
Rechtsanwalt, Nürnberg

und

Dr. Olaf Hartenstein, LL.M. (Assas), D.E.A. (Sorbonne)
Rechtsanwalt, Hamburg

Bearbeitet von

Prof. Dr. Beate Czerwenka, LL.M. (Duke Univ.); Anna Falk, LL.M. (Southampton);
Dr. Olaf Hartenstein, LL.M. (Assas), D.E.A. (Sorbonne); Florian Jacobs;
Jan-Ole Lorenzen; Dr. Jens-Berghe Riemer; Dr. Jürgen Temme; Dr. Niels Witt

Länderberichte:

Vincent De Smet, LL.M. (Belgien); Jean-Frédéric Mauro (Frankreich);
Pim van Rossenberg (Niederlande); ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Helga Jesser-Huß
(Österreich); Prof. Dr. Andreas Furrer/Raphael Brunner, LL.M. (Schweiz);
Prof. Johan Schelin (Skandinavien und Finnland); Carl Lubach, M.L.E. (Spanien);
Dr. Christian Mayer (Tschechische Republik); Burcu Celikcapa-Bilgin/
Oğuzcan İren, LL.M. (Türkei)

4., aktualisierte Auflage 2025

Fachmedien Recht und Wirtschaft | dfv Mediengruppe | Frankfurt am Main

Zitiervorschlag: *Bearbeiter*, in: Thume/Hartenstein, CMR, Art. ... Rn. ...

Alle im Buch verwendeten Begriffe verstehen sich geschlechterneutral. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird teilweise auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet – entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat lediglich redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8005-1810-4

dfv Mediengruppe

© 2025 Deutscher Fachverlag GmbH, Fachmedien Recht und Wirtschaft, Mainzer Landstr. 251, 60326 Frankfurt am Main, buchverlag@ruw.de

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: 3w+p GmbH typesetting automation experts

Druck und Verarbeitung: Beltz Grafische Betriebe GmbH, 99974 Bad Langensalza

Printed in Germany

Vorwort

zur 4. Auflage

Diese Auflage soll Dr. Karl-Heinz „Charly“ Thume gewidmet sein. Als er mir Anfang 2021 anbot, an diesem vor 30 Jahren erstmals erschienenen und seitdem so erfolgreichen Kommentar mitzuarbeiten und die nächste Auflage gemeinsam mit ihm herauszugeben, hatten die Arbeiten schon begonnen, waren aber lange nicht beendet. Die Kollegen Dr. Fritz Fremuth und Dr. Reinhard Th. Schmid waren verstorben, die Kollegen Christian Teutsch, der dieses Jahr verstarb, Klaus Demuth und Dr. Carsten Harms wollten an Jüngere übergeben. Das betraf schon einen erheblichen Teil der Kommentierungen. Dann erkrankte Charly und verstarb 2022. Mit dem Erscheinen dieser 4. Auflage geht auch das Versprechen an ihn in Erfüllung, die Arbeit an dem Werk weiterzuführen.

Zu den verbleibenden Autoren der dritten Auflage, Dr. Jürgen Temme und Dr. Jens-Berghé Riemer sowie den meisten Länderberichtsautoren, konnten für die neue Auflage Prof. Dr. Beate Czerwenka, Anna Falk, Florian Jacobs, Jan-Ole Lorenzen und Dr. Niels Witt hinzugewonnen werden. Bei den Länderberichten kamen zum bestehenden Team noch Raphael Brunner (Schweiz) und Oğuzcan İren (Türkei) als Mitautoren neu hinzu. Drei Länderberichte (Großbritannien, Italien und Polen) wurden für diese Auflage leider nicht aktualisiert, insoweit muss auf die Voraufgabe verwiesen werden.

Aus den mittlerweile über zehn Jahren seit Erscheinen der 3. Auflage waren umfangreiche neue Entwicklungen zu verarbeiten. Nicht nur traten die CMR in weiteren drei Staaten (Afghanistan, Oman und Pakistan) und das Protokoll von 1978 in weiteren sechs in Kraft, sondern das Übereinkommen wurde auch um ein Zusatzprotokoll betreffend den elektronischen Frachtbrief ergänzt. Seit der durch die Seerechtsreform von 2013 erfolgten Änderung der ZPO darf man außerdem „Art. 1a“ des deutschen CMR-Gesetzes für überholt halten, sodass dessen Kommentierung in dieser Auflage entfällt (s. dazu die Erläuterungen zu Art. 31). Vor allem aber galt es, viel neuere Literatur und zum Teil ganz grundlegende neue Rechtsprechung einzuarbeiten, unter anderem auch des EuGH.

In Bezug auf den Aufbau, die Ausführlichkeit, Praxisnähe und dogmatische Tiefe bleibt das Werk sich treu. Die bislang in Anhang II enthaltene Kommentierung des ergänzend anwendbaren deutschen Rechts ist allerdings in dieser Auflage entfallen.

Die ersten Manuskripte reichten die schnellsten Autoren schon Ende 2022 ein, die letzten Manuskripte und Aktualisierungen datieren auf Oktober 2024.

Allen Autoren der CMR-Artikel und der Länderberichte sei auch an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt:

Den ausgeschiedenen Autoren der Voraufgabe(n), die sehr viel mehr als nur den Grundstein gelegt haben. Leider muss dieser Dank an Fritz Fremuth, Reinhard Schmid, Christian Teutsch und Charly Thume posthum erfolgen.

Den Autorinnen und Autoren der Voraufgabe(n), die auch für diese Auflage ihre Erläuterungen wieder überarbeitet und aktualisiert haben.

Sowie den neu hinzu gewonnenen Autorinnen und Autoren, die nicht nur aktualisiert, sondern auch das Werk um ihre eigenen Akzente weiter bereichert haben, herzlich willkommen an Bord!

Mein Dank geht auch an den Verlag und insbesondere unsere Lektorin Frau Tanja Brücker für ihre hervorragende Arbeit, ihre verständnisvolle Geduld und ihr unermüdliches Engagement.

Abschließend und nochmals tausend Dank an Charly, ohne ihn gäbe es diesen Kommentar und auch diese 4. Auflage nicht.

Hamburg im November 2024

Olaf Hartenstein

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 Woroszyńska*, 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

Bearbeiterverzeichnis

Bearbeiter CMR:

<i>Ministerialdirigentin a.D. Prof. Dr. Beate Czerwenka, LL.M. (Duke Univ.)</i>	Honorarprofessorin Humboldt-Universität zu Berlin
<i>Anna Falk, LL.M. (Southampton)</i>	Rechtsanwältin, Hamburg
<i>Dr. Olaf Hartenstein, LL.M. (Assas), D.E.A. (Sorbonne)</i>	Rechtsanwalt, Hamburg
<i>Florian Jacobs</i>	Rechtsanwalt, Hamburg
<i>Dipl.-Jur. Jan-Ole Lorenzen</i>	Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Hamburg
<i>Dr. Jens-Berghe Riemer</i>	Rechtsanwalt, Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht, Fachanwalt für Versicherungsrecht, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, München
<i>Dr. Jürgen Temme</i>	Rechtsanwalt, Fachanwalt für Transportrecht, Fachanwalt für Versicherungsrecht, Of Counsel, Düsseldorf
<i>Dr. Niels Witt</i>	Rechtsanwalt, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Dozent an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH), Hamburg

Bearbeiter Länderberichte:

<i>Vincent De Smet, LL.M. (Freiburg i. Br.)</i>	Rechtsanwalt, Brüssel
<i>Jean-Frédéric Mauro</i>	Avocat à la Cour honoraire DES de droit privé, DEA de droit comparé, Paris
<i>Pim van Rossenberg</i>	Rechtsanwalt, Rotterdam
<i>ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Helga Jesser-Huß</i>	Universität Graz
<i>Prof. Dr. Andreas Furrer</i>	Universität Luzern, Rechtsanwalt Zürich/Zug
<i>Raphael Brunner, LL.M.</i>	Rechtsanwalt, Zürich/Zug
<i>Prof. Johan Schelin</i>	Universität Stockholm
<i>Carl Lubach, M.L.E.</i>	Abogado, Barcelona
<i>Dr. Christian Mayer</i>	Gerichtssachverständiger, Wien/Prag
<i>Burcu Celikcapa-Bilgin</i>	Rechtsanwältin, Istanbul
<i>Oğuzcan İren, LL.M</i>	Rechtsanwalt, Istanbul

Inhaltsverzeichnis

Vorwort zur 4. Auflage	V
Vorwort zur 3. Auflage	VII
Bearbeiterverzeichnis	IX
Abkürzungsverzeichnis	XV
Literaturverzeichnis	XXI
Text der CMR (englisch – französisch – deutsch)	1
Vor Art. 1	53

Kapitel I: Geltungsbereich

Art. 1	83
Art. 2	107

Kapitel II: Haftung des Frachtführers für andere Personen

Art. 3	131
--------------	-----

Kapitel III: Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages

Art. 4	153
Art. 5	159
Art. 6	173
Art. 7	191
Art. 8	201
Art. 9	219
Art. 10	227
Art. 11	241
Art. 12	253
Art. 13	273
Art. 14	287
Art. 15	293
Art. 16	299

**Kapitel IV:
Haftung des Frachtführers**

Vor Art. 17	313
Art. 17	331
Art. 18	435
Art. 19	477
Art. 20	485
Art. 21	509
Art. 22	563
Art. 23	579
Art. 24	613
Art. 25	619
Art. 26	633
Art. 27	641
Art. 28	657
Art. 29	665

**Kapitel V:
Reklamationen und Klagen**

Art. 30	737
Art. 31	767
Art. 32	803
Art. 33	853

**Kapitel VI:
Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer**

Vor Art. 34	859
Art. 34	869
Art. 35	875
Art. 36	877
Art. 37	881
Art. 38	885
Art. 39	887
Art. 40	891

**Kapitel VII:
Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen**

Art. 41	893
---------------	-----

**Kapitel VIII:
Schlussbestimmungen**

Art. 42	905
Art. 43	905
Art. 44	905
Art. 45	906
Art. 46	906
Art. 47	906
Art. 48	906
Art. 49	907
Art. 50	907
Art. 51	907

Länderberichte

1. Belgien	909
2. Frankreich	945
3. Niederlande	965
4. Österreich	981
5. Schweiz	1023
6. Skandinavien und Finnland	1043
7. Spanien	1063
8. Tschechische Republik	1095
9. Türkei	1107

Anhang 1

Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief (englisch – französisch – deutsch)	1129
--	------

Anhang 2

CMR-Frachtbrief	1143
Sachregister	1145

Art. 28

1. Können Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist, die bei einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingetreten sind, nach dem anzuwendenden 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, Beschädigungen oder Überschreitung der Lieferfrist gegen eine der Personen erhoben, für die der Frachtführer nach Art. 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.

Schrifttum: *Glöckner*, Die Haftungsbeschränkungen und die Versicherung nach den Art. 3, 23–29 CMR, *TranspR* 1988, 27; *Haak*, CMR-Übereinkommen: Vertrag zu Lasten Dritter?, in: *Schacht-schneider/Piper/Hübsch* (Hrsg.), *Gedächtnisschrift für Helm*, 2001, S. 91; *Loewe*, Erläuterungen zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), *ETR* 1976, 503; *Piper*, Einige ausgewählte Probleme des Schadensersatzrechts der CMR, *VersR* 1988, 201; *Rabe*, Drittschadensliquidation im Güterbeförderungsrecht, *TranspR* 1993, 1; *Schmid*, Die Ansprüche des geschädigten Dritten gegen den Fahrer als Arbeitnehmer im Bereich des Verkehrshaftungsrechtes, *TranspR* 1986, 49, 52; *Tuma*, Können deliktische Ansprüche nicht am Frachtvertrag Beteiligten durch vertragliche Bestimmungen eingeschränkt werden?, *VersR* 1983, 408.

		Übersicht	
		Rn.	Rn.
I. Allgemeines	1	2. Außervertragliche Ansprüche	9
II. Ansprüche gegen den Frachtführer (Art. 28 Abs. 1)	7	3. Ansprüche geschädigter Dritter	13
1. Wegen Verlust, Beschädigungen und Überschreitung der Lieferfrist .	8	4. Rechtsfolge	19
		III. Ansprüche gegen Hilfspersonen (Art. 28 Abs. 2 CMR)	29

I. Allgemeines

Art. 28 Abs. 1 und 2 CMR beugen der Entwertung der Haftungsbeschränkungen durch außervertragliche Ansprüche nach einzelstaatlichem Recht vor. Art. 28 CMR war auch Vorbild für § 434 HGB.¹

Art. 28 steht im Kapitel IV der CMR, welches die vertragliche Haftung des Frachtführers in den dort genannten Fällen regelt. Gäbe es die Regelung des Art. 28 nicht und könnte der Geschädigte sich nach dem anwendbaren einzelstaatlichen Recht auf außervertragliche Schadensersatzansprüche berufen, so würden die in der CMR für die vertragliche Haftung

¹ Näher dazu die amtliche Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BT-Drucks. 13/8445, S. 69 f.

Art. 28

vorgesehenen Beschränkungen keine volle Wirkung entfalten.² Die in der CMR vorgesehene Risikoverteilung wäre gestört.³

- 3 So steht nach Art. 28 Abs. 1 CMR fest: Der deliktische Schadensersatzanspruch kann und darf nicht höher sein als der vertragliche.⁴
- 4 Die CMR lässt, wie sich aus Art. 28 CMR ergibt, außervertragliche Ansprüche gegen den Frachtführer grundsätzlich zu.⁵ Die Tatbestandsvoraussetzungen der außervertraglichen Ansprüche (im deutschen Recht insbesondere §§ 823 ff. BGB) richten sich grundsätzlich nach dem vom internationalen Deliktsrecht (in Deutschland und der EU: insbesondere von der Rom II-Verordnung) bezeichneten Statut.
- 5 Zu unterscheiden ist einerseits zwischen den außervertraglichen Ansprüchen von Absendern (und ggf. Empfängern) und „vertragsfremden“ Dritten jeweils gegen den Frachtführer (das ist eine Problematik insbesondere bei der Auslegung von Abs. 1, aber auch von Abs. 2) und andererseits zwischen den außervertraglichen Ansprüchen gegen den Frachtführer und gegen Dritte (das ist Gegenstand von Abs. 2).
- 6 *Haak*⁶ weist darauf hin, dass die restriktive Auslegung von Art. 28 CMR der primären Zielsetzung der CMR entspricht, nämlich die materielle Rechtsbeziehung zwischen Absender und Frachtführer auf einheitliche Weise zu regeln.

II. Ansprüche gegen den Frachtführer (Art. 28 Abs. 1)

- 7 Schon die Vorschrift des ersten Absatzes ist auslegungsbedürftig.

1. Wegen Verlust, Beschädigungen und Überschreitung der Lieferfrist

- 8 Der Anwendungsbereich des Art. 28 Abs. 1 CMR beschränkt sich auf die außervertraglichen Ansprüche wegen Verlust, Beschädigungen oder Überschreitung der Lieferfrist; die Bezugnahme gilt insbesondere auf Art. 17 Nr. 1 bis 5, Art. 23, 25 CMR. Andere außervertragliche Ansprüche, die nicht Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist zum Gegenstand haben, werden in Art. 28 CMR nicht geregelt. Zu denken ist bei Personenschäden an Schmerzensgeldansprüche,⁷ sowie an Ansprüche aus sonstigen Vertragsverletzungen. Schmerzensgeldansprüchen, die nicht aus Verlust oder Beschädigung des Gutes oder aus Überschreitung der Lieferfrist resultieren, kann Art. 28 Abs. 1 CMR nicht entgegengesetzt werden, da die CMR (Art. 17 ff.) keine Regelung über die Geltendmachung von Schmerzensgeldansprüchen im Falle von Personenschäden hat.

² Denkschrift, S. 43; *Loewe*, ETR 1976, 503, 573.

³ *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 1; *Glöckner*, TranspR 1988, 327, 331.

⁴ *Rabe*, TranspR 1993, 1, 5.

⁵ BGH, TranspR 1988, 338, 340.

⁶ *Haak*, in: FS Helm, S. 91, 96.

⁷ *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 7.

2. Außervertragliche Ansprüche

Art. 28 Abs. 1 CMR bezieht sich (nur) auf außervertragliche Ansprüche.⁸ Hierzu gehören insbesondere Ansprüche aus unerlaubter Handlung, wie §§ 823 ff. BGB, § 7 Abs. 1 StVG, jedoch auch solche aus ungerechtfertigter Bereicherung, §§ 812 ff. BGB, aus Geschäftsführung ohne Auftrag und aus dem Eigentümer-Besitzerverhältnis, §§ 985 ff. BGB.⁹ **9**

Die CMR schließt eine (insbesondere auch unbeschränkte) Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Guts sowie für Überschreitung der Lieferfrist aus einzelstaatlichem Vertragsrecht aus. Insoweit hat die CMR selbst abschließende Regelungen getroffen.¹⁰ **10**

Nimmt ein Hauptfrachtführer seinen Unterfrachtführer im Wege der Drittschadensliquidation in Anspruch, weil dieser ihm gegenüber höher haftet als er selbst seinem Auftraggeber gegenüber, ist Art. 28 auf diesen vertraglichen Anspruch nicht anwendbar.¹¹ **11**

Was „außervertragliche“ Ansprüche sind, ist CMR-autonom zu qualifizieren. Dabei kann die Rechtsprechung des EuGH zu den europäischen Rechtsinstrumenten Hilfestellung leisten.¹² Grundsätzlich sind auch Ansprüche wegen Verschuldens bei Vertragsschluss „außervertragliche“.¹³ **12**

3. Ansprüche geschädigter Dritter

Kern der Auseinandersetzungen in Literatur und Rechtsprechung ist die Frage: Kann Art. 28 Abs. 1 auf deliktische Ersatzansprüche vertragsfremder Dritter (z. B. der Eigentümer des beschädigten Gutes, der weder Absender, noch Empfänger ist) gegenüber dem Frachtführer angewendet werden oder nicht? **13**

Die **ablehnende** Auffassung wird mit folgenden Argumenten begründet: **14**

- Beim Zusammentreffen von Ansprüchen aus Vertragsverletzung und aus unerlaubter Handlung gelte die sogenannte freie Anspruchskonkurrenz, d. h. Deliktsrecht und Vertragsrecht stünden in gleichem Rangverhältnis. Verstöße ein Verhalten (Handlung oder Unterlassen) sowohl gegen allgemeine Rechtspflichten als auch gegen vertraglich begründete Verpflichtungen, ergäben sich die Rechtsfolgen unabhängig voneinander sowohl aus den Vorschriften des Deliktsrechts als auch aus den für den Vertrag maßgeblichen Bestimmungen.¹⁴ Eine vertragliche oder gesetzliche Einschränkung der Vertragshaftung wirke sich nur dann auf das Recht der unerlaubten Handlung aus, wenn der gesetzlichen Regelung der Vertragshaftung aufgrund ausdrücklicher Vorschrift oder nach ihrem Zweck zu entnehmen sei, dass sie einen Sachverhalt erschöpfend regeln und

⁸ BGH, Urt. v. 22. 1. 2015 – I ZR 127/13, Rn. 27.

⁹ Reuschle, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 5.

¹⁰ Czerwenka, Vor Art. 17 CMR Rn. 2.

¹¹ BGH, Urt. v. 22. 1. 2015 – I ZR 127/13, Rn. 27.

¹² Jesser-Huß, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 4.

¹³ Jesser-Huß, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 5; Reuschle, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 5; anders noch Schmid in der Voraufgabe.

¹⁴ In diese Richtung argumentierend noch BGH, TranspR 1992, 152 ff. (allerdings nicht zu Art. 28 CMR, sondern zum damaligen innerstaatlichen deutschen Recht und zum Sonderfall der Verjährung).

Art. 28

dementsprechend auch die Haftung aus unerlaubter Handlung ganz ausschließen oder in bestimmter Hinsicht beschränken wolle. Ein derartiger Rechtsgedanke sei im Frachtrecht nicht zu erkennen. Letzteres ist jedoch gerade Kern der Auseinandersetzung und keineswegs klar. Im Gegenteil zeigt Art. 28, dass jedenfalls bei den Ansprüchen des Absenders (und ggf. des Empfängers) genau diese Anspruchsparellität aufgehoben werden soll.

- Vertragliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag könnten nur zwischen den am Frachtvertrag beteiligten Vertragspartnern wirken. Den außervertraglichen Anspruch eines unbeteiligten Dritten durch die haftungseinschränkenden Bestimmungen der CMR zu begrenzen, käme einem Vertrag zulasten Dritter gleich.¹⁵
- Art. 28 stehe am Ende von Kapitel IV der CMR, in welchem die Haftung des Frachtführers auch in ihren Voraussetzungen geregelt werde – und damit auch im Zusammenhang mit diesen.¹⁶ Dieser Zusammenhang gehe bei ggf. strengeren Haftungsvoraussetzungen einzelstaatlichen Deliktsrechts verloren.¹⁷
- Der Frachtführer sei auf Art. 28 nicht angewiesen, er könne, wenn er von Dritten in Anspruch genommen werde, im Innenverhältnis Rückgriff gegen den Absender nehmen.¹⁸ Worauf sich ein solcher Rückgriff stützen soll, bleibt allerdings offen; es darf jedenfalls bezweifelt werden, dass er sich aus der CMR ergäbe.

15 Die **zustimmende** Auffassung nennt u. a. folgende Argumente:

- Der Wortlaut des Art. 28 enthalte keine Einschränkung auf Ansprüche des Absenders oder Empfängers.¹⁹ Das gilt auch für die englische und französische Originalsprache.
- Zweck des Art. 28 sei der Schutz des Frachtführers vor dem Verlust der ihm durch die CMR eingeräumten Haftungsbeschränkungen.²⁰ Für den Frachtführer sei oft nicht einmal erkennbar, ob es ggf. „vertragsfremde Dritte“ geben könnte, die potenziell außervertragliche Ansprüche geltend machen könnten; dies könne er auch nicht prüfen müssen.²¹

16 Der Bundesgerichtshof scheint ebenfalls davon auszugehen, dass Art. 28 auch für Ansprüche vertragsfremder Dritter gelte.²²

17 Nach im Einzelnen unterschiedlichen **vermittelnden Lösungen** können die CMR-Beschränkungen einem vertragsfremden Dritten nur entgegengehalten werden, wenn dieser in einem hinreichend engen inneren Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag stehe,²³

15 *Piper*, VersR 1988, 200, 209; so auch *Schmid* in der Voraufgabe Rn. 17 m.w.N.

16 *Tuma*, VersR 1983, 408, 410.

17 So erläuternd *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 31 CMR Rn. 10.

18 So erläuternd *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 31 CMR Rn. 10.

19 OLG Frankfurt, 8.6.1982 – 5 U 159/81, VersR 1983, 141, 142; OLG Köln, 4.7.1995 – 22 U 272/94, TranspR 1996, 284, 286 f.; so im Ergebnis, aber ohne Begründung auch *Loewe*, Commentary, Rn. 213.

20 OLG Frankfurt, 8.6.1982 – 5 U 159/81, VersR 1983, 141, 142; OLG Köln, 4.7.1995 – 22 U 272/94, TranspR 1996, 284, 286 f.; *Bahnsen*, in: Ebenroth/Boujong, HGB, 5. Aufl. 2024, Art. 28 CMR Rn. 8.

21 *Bahnsen*, in: Ebenroth/Boujong, HGB, 5. Aufl. 2024, Art. 28 CMR Rn. 8.

22 BGH, 29.5.2019 – I ZR 194/18 Rn. 14: „Soweit Bestimmungen der CMR gemäß Art. 28 CMR auch für Ansprüche von Personen gelten, die nicht als Absender, Frachtführer oder Empfänger am Frachtvertrag beteiligt sind, ...“.

23 *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 11.

wobei teilweise für ausreichend gehalten wird, dass der Dritte mit dem Transport gerechnet habe,²⁴ teilweise wird nur von der grundsätzlichen Ablehnung eine Ausnahme für mittelbare Stellvertretung gemacht.²⁵

Stellungnahme: Zunächst ist wichtig, dass die Streitfrage CMR-intern und ohne Rückgriff auf einzelstaatliches Recht beantwortet wird.²⁶ Entgegen der Voraufgabe ist nach der hier nunmehr vertretenen Auffassung richtig, dass der Frachtführer sich auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen vertragsfremder Dritter, die auf Verlust oder Beschädigung des Gutes oder Überschreitung der Lieferfrist gestützt sind, auf die Haftungsausschlüsse und -begrenzungen der CMR berufen kann. Der Wortlaut gibt es her, der Zweck verlangt es. Die Bedenken der strikten Gegenauffassung greifen nicht durch. Der vermittelnden Auffassung ist zuzugestehen, dass sie ausgeglichener ist, doch findet sie im Wortlaut keine Stütze und muss mit allzu dehnbaren Begriffen operieren („hinreichend enger Zusammenhang“), die die Rechtsvereinheitlichung gefährden. § 434 HGB mag die gesetzgeberisch bessere Lösung sein, in der CMR steht aber eine andere. Letztlich wird im Interesse einer einheitlichen Auslegung auch zu berücksichtigen sein, wie die Gerichte anderer Mitgliedstaaten mit der Vorschrift umgehen. Diese Auslegung des Art. 28 hat weder zwingende Konsequenzen für die Auslegung des Art. 32 noch gar für die des Art. 31.²⁷

4. Rechtsfolge

Während nach manchen Rechtsordnungen neben vertraglichen Ansprüchen von vorneherein keine deliktischen bestehen können (etwa die Regel des „non-cumul“ nach französischem Recht),²⁸ arbeiten andere Rechtsordnungen, wie die deutsche, mit der Anspruchskonkurrenz, die grundsätzlich beides parallel erlaubt.²⁹ Diese Möglichkeit erlaubt die CMR; das ergibt sich gerade aus Art. 28. Allerdings werden solche außervertraglichen Ansprüche nach einzelstaatlichem Recht durch Art. 28 modifiziert. In der Regel geht es darum, dass die CMR-Bestimmungen, die „den Umfang der Entschädigung bestimmen oder begrenzen“ auch auf die in Anspruchskonkurrenz stehenden außervertraglichen Ansprüche angewendet werden. Art. 28 lässt aber ausdrücklich auch CMR-Bestimmungen, die die Haftung des Frachtführers ausschließen, zur Anwendung kommen. Nach hier vertretener Auffassung geht Art. 28 auch über die Regelung der Anspruchskonkurrenz hinaus, nämlich in Bezug auf Dritte (siehe oben Rn. 18). Das System der Haftungsbegrenzung für Verlust, Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist schließt sich damit zugunsten des in Anspruch genommenen Frachtführers.³⁰ Wo die in Bezug genommenen CMR-Bestimmungen zu Haftungsbeschränkung, -bestimmung oder -ausschluss einen Schadenseintritt während des Obhutszeitraums voraussetzen, ist dies auch Voraussetzung für die Anwendung auf die außervertraglichen Ansprüche.

²⁴ *Koller*, Transportrecht, Art. 28 CMR Rn. 3; wohl auch *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 31 CMR Rn. 11.

²⁵ *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 9.

²⁶ So auch *Koller*, Transportrecht, Art. 28 CMR Rn. 3.

²⁷ Anders aber *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 9.

²⁸ *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 1.

²⁹ *Loewe*, Commentary, Rn. 211.

³⁰ *Rabe*, TransPR 1993, 1, 5.

Art. 28

- 20 Umstritten ist in Einzelfällen, welche Bestimmungen der CMR die Haftung des Frachtführers ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen. Dazu im Einzelnen wie folgt:
- 21 Art. 17 Abs. 2 CMR und Art. 17 Abs. 4 CMR sind Bestimmungen im Rahmen des Haftungsausschlusses nach Art. 28 CMR.³¹
- 22 Art. 22 Abs. 2 CMR: Die Selbsthilfe des Frachtführers für die Vernichtung von gefährlichen Gütern schließt Schadenersatzverpflichtungen aus. Deshalb findet auch diese Vorschrift Anwendung im Rahmen des Art. 28 Abs. 1 CMR.³²
- 23 Art. 23 bis 27 CMR: Auch diese Vorschriften bestimmen oder begrenzen die Haftung im Sinne des Art. 28 Abs. 1 CMR.³³
- 24 Die Beweislastregel des Art. 18 CMR ist im Zusammenhang mit Art. 17 CMR zu sehen und gehört ebenso zu den haftungsbestimmenden bzw. -beschränkenden Bestimmungen i. S. d. Art. 28 Abs. 1 CMR.³⁴
- 25 Gemäß Art. 30 CMR wird – bis zum Beweis des Gegenteils – vermutet, dass der Empfänger das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat, wenn er es annimmt, ohne innerhalb der genannten Fristen einen Güterschaden zu rügen. Nach verbreteter Meinung soll auch diese „Präklusionsvorschrift“ im Rahmen von Art. 28 CMR anwendbar sein.³⁵ Zweifel³⁶ sind insbesondere verständlich, wenn man der hier vertretenen Ansicht folgt, dass Anspruchsteller auch vertragsfremde Dritte sein können. Die praktische Bedeutung der Anwendbarkeit von Art. 30 über Art. 28 dürfte sich allerdings in Grenzen halten, denn für außervertragliche Ansprüche sollte eine solche Vermutung in der Regel entbehrlich sein; beim deliktischen Anspruch des deutschen Rechts jedenfalls wäre sie es, weil die Beweislast für die Rechtsgutverletzung ohnehin voll auf Anspruchstellerseite liegt, auch schon vor Ablauf der Rügeobliegenheiten des Art. 30.
- 26 Verjährung (Art. 32): Umstritten ist, ob Art. 28 auch die Verjährungsvorschrift des Art. 32 auf außervertragliche Ansprüche zur Anwendung kommen lässt. Das wurde teils mit dem Argument verneint, bei der Verjährung handele es sich rechtsdogmatisch – nach dem einzelstaatlichen deutschen Recht – um eine Einrede und nicht um einen Haftungsaus-

31 OLG Hamm, 19.2.1973 – 8 U 206/72, VersR 1974, 28, 29; OGH, Teilurteil v. 20.4.2014 – 7 Ob 25/14y, RdTW 2015, 418 Rn. 36; *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 10; *Koller*, Transportrecht, Art. 28 CMR Rn. 4; *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 12.

32 *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 10; *Koller*, Transportrecht, Art. 28 CMR Rn. 4; *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 12.

33 *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 10; für Art. 23 und 25 auch *Koller*, Transportrecht, Art. 28 CMR Rn. 4.

34 OLG Hamm, 19.2.1973 – 8 U 206/72, VersR 1974, 28, 29; *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 10; *Koller*, Transportrecht, Art. 28 CMR Rn. 4; *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 13; *Bahnsen*, in: Ebenroth/Boujong, HGB, 5. Aufl. 2024, Art. 28 CMR Rn. 9.

35 *Jesser-Huß*, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 13; *Bahnsen*, in: Ebenroth/Boujong, HGB, 5. Aufl. 2024, Art. 28 CMR Rn. 9; *Koller*, Transportrecht, Art. 28 CMR Rn. 4; zweifelnd, aber im Ergebnis auch zustimmend *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 10.

36 *Reuschle*, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 10.

schluss.³⁷ Allerdings kann die dogmatische Einordnung der Verjährung im einzelstaatlichen Recht kein Kriterium für die Auslegung der CMR sein; gerade bei der Verjährung ist das besonders heikel, weil sie in den Rechtsordnungen so unterschiedlich eingeordnet wird. Die CMR ist aus sich heraus auszulegen. Auch eine autonome Auslegung könnte zum Ergebnis haben, dass Art. 28 nicht auch die Anwendung der Verjährungsvorschrift des Art. 32 auf außervertragliche Ansprüche umfasst.³⁸ Überzeugender ist die Auffassung, dass über Art. 28 auch die Verjährungsvorschrift des Art. 32 auf die außervertraglichen Ansprüche zur Anwendung kommt.³⁹ Begrifflich schließt Art. 28 dies jedenfalls nicht aus; wenn man unter „Bestimmungen, die die Haftung ausschließen oder den Umfang bestimmen oder begrenzen“ (englisch: „exclude liability“, „fix or limit the compensation“, französisch: „qui excluent sa responsabilité“, „déterminent ou limitent les indemnités dues“) auch Beweislastregeln und Rügeobliegenheiten subsumiert, fällt es schwer, Verjährungsregeln (die in anderen Rechtsordnungen durchaus die Haftung ausschließen können) nicht darunter zu fassen. Richtig ist, dass nicht darauf ankommt, ob Art. 32 über Art. 28 zur Anwendung gelangt, wenn man Art. 32 ohnehin einen weiten Anwendungsbereich zubilligt, der diese Konstellationen umfasst.⁴⁰ Die Diskussion darüber, ob und inwieweit sich der Frachtführer vertragsfremden Dritten gegenüber bei Güterschäden auf die Verjährung des Art. 32 CMR berufen können soll, ist bei Art. 28 besser aufgehoben.

Soweit den haftungseinschränkenden Bestimmungen gemäß Art. 29 CMR bei „grobem Verschulden“ der Boden entzogen wird, gilt dies auch im Rahmen der außervertraglichen Ansprüche, auf die die Bestimmungen über Art. 28 Anwendung finden.⁴¹ **27**

Nicht unter die „Bestimmungen, die die Haftung ausschließen oder den Umfang bestimmen oder begrenzen“ im Sinne des Art. 28 fallen die Zuständigkeitsvorschriften des Art. 31.⁴² Die gegenteilige Auffassung wäre mit dem Wortlaut nicht mehr vereinbar und würde materielles Recht zu eng mit Prozessrecht vermengen. **28**

III. Ansprüche gegen Hilfspersonen (Art. 28 Abs. 2 CMR)

Art. 28 Abs. 2 CMR schützt zweierlei: zum einen die „Personen, für die der Frachtführer nach Art. 3 haftet“, insbesondere also auch den angestellten Fahrer und die Erfüllungshelfen des Frachtführers, zum anderen – indirekt, aber mindestens ebenso wichtig – den Frachtführer selbst gegen etwaige Freistellungs- und Rückgriffsansprüche dieser Personen. **29**

³⁷ Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern 1966, S. 2 ff.

³⁸ So Loewe, Commentary, Rn. 213; wohl auch Jesser-Huß, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 14 (Art. 32 als lex specialis erübrige einen Rückgriff auf Art. 28).

³⁹ OGH, Beschl. v. 30.11.2016 – 7 Ob 97/16w, RdTW 2017, 210 Rn. 29; Koller, Transportrecht, Art. 28 CMR Rn. 4; Bahnsen, in: Ebenroth/Boujong, HGB, 5. Aufl. 2024, Art. 28 CMR Rn. 9.

⁴⁰ Loewe, Commentary, Rn. 213; Jesser-Huß, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 13; Bahnsen, in: Ebenroth/Boujong, HGB, 5. Aufl. 2024, Art. 28 CMR Rn. 9; der OGH etwa gesteht Art. 32 in Bezug auf Dritte einen weiteren Anwendungsbereich zu als Art. 28: Beschl. v. 30.11.2016 – 7 Ob 2/16v, Rn. 40.

⁴¹ Reuschle, in: Staub, Großkomm. HGB, Art. 28 CMR Rn. 11; Jesser-Huß, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 15.

⁴² Bahnsen, in: Ebenroth/Boujong, HGB, 5. Aufl. 2024, Art. 28 CMR Rn. 9; wohl auch Jesser-Huß, in: MünchKommHGB, Art. 28 CMR Rn. 13 (Art. 31 als lex specialis erübrige einen Rückgriff auf Art. 28).

Art. 28

Durch Art. 28 Abs. 2 CMR werden die Ansprüche aus außervertraglicher Haftung für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist gegenüber den Arbeitnehmern und Fahrern sowie anderen Gehilfen ebenfalls den Haftungsbeschränkungen und Haftungsausschlussgründe der CMR unterworfen.⁴³

- 30** Die Personen, die sich auf Art. 28 Abs. 2 CMR berufen können, sind die in Art. 3 genannten. Die weiteren Voraussetzungen des Art. 28 Abs. 2 CMR entsprechen denjenigen des Art. 28 Abs. 1 CMR, sodass die dort genannten Voraussetzungen Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 28 Abs. 2 CMR sind. Gegen das Personal des Frachtführers und die von ihm beschäftigten Unterfrachtführer kommen – mangels vertraglicher Vereinbarungen – lediglich außervertragliche Ansprüche in Betracht. Der nach Art. 28 Abs. 2 CMR persönlich in Anspruch genommene Gehilfe i. S. d. Art. 3 CMR kann sich auf die Haftungsbeschränkungen und die Haftungsausschlüsse der CMR berufen; soweit dabei ein „qualifiziertes Verschulden“ relevant ist, kommt es gemäß Art. 29 Abs. 2 Satz 2 CMR auf das der jeweiligen Gehilfen an.
- 31** Eine Norm wie Art. 25a Abs. 2 Warschauer Abkommen,⁴⁴ die ausdrücklich festschreibt, dass der Ersatz vom Frachtführer den genannten Personen zusammen insgesamt nur einmal geschuldet ist, fehlt in der CMR. Es mag aber vermutlich so gemeint gewesen sein.⁴⁵

⁴³ Schmid, TranspR 1986, 49, 52; Denkschrift, S. 43.

⁴⁴ Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. 10. 1929, RGBI. 1933 II, S. 1039, BGBl. 1958 II, S. 312.

⁴⁵ Report of the Ad Hoc Working Party on its Second Session, Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Trans/WP9/35 vom 6. 6. 1956.