

**Mehrere Jahrzehnte luxemburgischer Gerichtsentscheidungen zu Streitigkeiten über die  
Anwendung des Genfer Übereinkommens vom 19. Mai 1956 über den  
Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, auch CMR-  
Übereinkommen genannt**

Ziel dieses Memorandums ist es, die CMR-Entscheidungen schnell und übersichtlich darzustellen, um den betroffenen eine bessere Vorbeugung zu ermöglichen (Teil A).

Am Ende des Dokuments werden einige Lehren aus den verschiedenen Streitfällen gezogen (Teil B).

**A. CHRONOLOGIE DER RICHTSSENTSCHEIDUNGEN 1981-2021**

**1. Berufungsgericht: 27.01.1981 Rechtssache 4893:**

- Sachverhalt: Vollständige Untervergabe der Beförderung durch einen Frachtführer. Unterfrachtführer, der von Anfang an neben dem vertraglichen Frachtführer auf dem Frachtbrief aufgeführt ist. Unterfrachtführer, der von Anfang an mit der Beförderung des Gutes einverstanden war.
- Rechtsfrage: **Anspruchsverjährung** gegen den Frachtführer? **Haftung**?
- Rechtsgrundlage: Art. 32 und Art. 39 (4) CMR-Übereinkommen, Art. 34
- Wie entschied das Gericht? Gemäß Artikel 39 (4) CMR beginnt die Verjährung von Rückgriffsansprüchen zwischen Beförderern entweder mit dem Tag einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung, in der die zu leistende Entschädigung festgesetzt wird, oder mit dem Tag der tatsächlichen Zahlung. Obwohl Artikel 39 (4)CMR in Kapitel VI des Übereinkommens aufgeführt ist, ist das Gericht der Ansicht, dass er auf alle Rückgriffsansprüche zwischen Beförderern anwendbar ist, auch wenn es sich nicht um eine „aufeinanderfolgende“ Beförderung im eigentlichen Sinne handelt.

Wird die Beförderung von einem Frachtführer vollständig an einen anderen Frachtführer untervergeben, so handelt es sich streng genommen nicht um aufeinanderfolgende Frachtführer im Sinne von Artikel 34 CMR, der sich nur auf Fälle bezieht, in denen mehrere Frachtführer nacheinander jeweils einen Teil der Beförderung ausführen.

Ist jedoch der Unterfrachtführer von Anfang an neben dem ursprünglichen vertraglichen Frachtführer im Frachtbrief eingetragen und hat er sich zur Durchführung der Beförderung bereit erklärt, so haften beide dem Absender als Gesamtschuldner, da sie an einem gemeinsamen Unternehmen beteiligt waren.

Im Falle eines durch die Beförderung verursachten Schadens hat der Frachtführer vollen Schadenersatz zu leisten, obwohl ihn eine Verpflichtung zur Herbeiführung eines Erfolgs trifft. Die

bloße Feststellung des Schadens reicht aus, um den Frachtführer in Verzug zu setzen, es sei denn, er beweist, dass der Schaden auf eine fremde, ihm nicht zurechenbare Ursache zurückzuführen ist.

## 2. Bezirksgericht : 24.01.1985 Rechtssache 28000

- Sachverhalt: nicht verfügbar
- Rechtsfrage: Begriff der **aufeinanderfolgenden Beförderungen**? **Schaden vor Übernahme, Beweis**, keine Vorbehalte?
- Rechtsgrundlage: Artikel 9 und 34 CMR
- Wie entschied das Gericht? Eine sukzessive Beförderung liegt vor, wenn zur Ausführung eines einzigen Güterbeförderungsvertrages mehrere Frachtführer desselben Verkehrsmittels nacheinander ein und dasselbe Gut ohne Zwischenabnahme und mit ein und demselben Frachtbrief übernehmen.
- Ein einziger Frachtvertrag liegt vor, wenn er zwischen dem Auftraggeber und einem der Frachtführer geschlossen worden ist; hat der Auftraggeber selbst mehrere Frachtverträge geschlossen, so sind die Frachtführer nacheinander, aber nicht aufeinanderfolgend tätig.
- Der Frachtführer kann sich von seiner Haftung nur befreien, wenn er beweist, dass der Schaden entweder vor der Übernahme des Gutes entstanden oder auf einen Mangel des Gutes selbst zurückzuführen ist. Die in Artikel 9 CMR aufgestellte Vermutung ist eine einfache und gilt nur bis zum Beweis des Gegenteils: Der Frachtführer haftet also nicht für Schäden, die vor der Übernahme entstanden sind, auch wenn er keine Vorbehalte geltend gemacht hat.

## 3. Bezirksgericht: 27.03.1985 Rechtssache 28593

- Sachverhalt: nicht verfügbar
- Rechtsfrage: Begriff der **höheren Gewalt** und **Haftungsbefreiung**.
- Rechtsgrundlage: Artikel 17 (2) CMR
- Wie entschied das Gericht? Artikel 17 (2) CMR ist nicht im Sinne höherer Gewalt auszulegen, sondern im Sinne einer fremden, dem Frachtführer nicht zurechenbaren Ursache, was bedeutet, dass der Frachtführer, der keine Heldentat zu vollbringen hat, von seiner Haftung befreit ist, wenn er nachweist, dass es ihm materiell unmöglich war, den Schadenseintritt zu verhindern, dass er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns gehandelt und alle Vorkehrungen getroffen hat, die in Anbetracht der Natur und der Umstände der Vertragserfüllung geboten waren.

#### 4. Berufungsgericht: 02.07.1986 Rechtssache 8726

- Sachverhalt: Diebstahl eines Lastkraftwagens (LKW) aus einem verschlossenen und bewachten Gelände auf dem Pflichtparkplatz des Zolls in Aosta. Der LKW war verschlossen und die Diebstahlsicherung eingeschaltet. Beim Verlassen des Parkplatzes mussten die Zollpapiere vorgelegt werden.
- Die Rechtsfrage: **Haftungsbefreiungsgrund**. und befreiendes **Verschulden** eines Dritten.
- Rechtsgrundlage: Artikel 17 (2) CMR
- Wie entschied das Gericht? Das Berufungsgericht stellt fest, dass es bewiesen ist, dass der Fahrer des gestohlenen LKWs sein Fahrzeug auf dem geschlossenen und bewachten Gelände des Pflichtparkplatzes des Zolls in Aosta abgestellt hat, dass er es verschlossen und die Diebstahlsicherung eingeschaltet hatte; dass ferner bewiesen ist, dass der LKW zwischen 19:30 Uhr und 23:00 Uhr gestohlen wurde, d. h. während der Zeit, in der der Fahrer sein Abendessen einnahm, und trotz der Tatsache, dass das Verlassen des fraglichen Parkplatzes ohne Vorlage der Zollabfertigungspapiere nicht erlaubt war...; aus diesen Gründen ist der von der Beklagten geltend gemachte Haftungsausschlussgrund anzuerkennen und die Berufung der Berufungsklägerin abzuweisen.

#### 5. Bezirksgericht: 04.10.1988 Rechtssachen 37553 und 38188

- Sachverhalt: Nicht verfügbar, aber offensichtlich im Zusammenhang mit einem Verstaunungsproblem, für das der Frachtführer nicht verantwortlich war.
- Die Rechtsfrage: **Haftung** des Frachtführers und **Haftungsbefreiungsgrund**.
- Rechtsgrundlage: Artikel 17 (1) CMR
- Wie entschied das Gericht? Um sich von der Haftungsvermutung zu befreien, muss der Frachtführer die Schadensursache nicht genau und vollständig beweisen. Es genügt, wenn er die tatsächlichen Umstände nachweist, unter denen die Beförderung stattgefunden hat und der Unfall eingetreten ist. Er muss dann nachweisen, dass diese Umstände vernünftigerweise die Annahme rechtfertigen, dass der Schaden durch die geltend gemachte Ursache (hier ein Problem mit der Verstaung der Ware, die nicht in seinen Zuständigkeitsbereich fiel) verursacht worden sein könnte.

#### 6. Bezirksgericht: 24.05.1989 Rechtssachen 37459 und 284/89

- Sachverhalt: Beförderung im Rahmen eines **Umzugs**.
- Rechtsfrage: Anwendbarkeit des CMR-Übereinkommens

- Rechtsgrundlage: Artikel 1(4) CMR
- Wie entschied das Gericht? Das Gericht bestätigte den sehr klaren Wortlaut von Artikel 1(4) des CMR-Übereinkommens, der Umzugstransporte expressis verbis von dessen Anwendungsbereich ausschließt.

#### 7. Bezirksgericht: 12.07.1991 Rechtssache 292/91

- Der Sachverhalt: Der Fahrer wurde von einem entgegenkommenden Fahrzeug überrascht, das in seine Fahrspur eindrang, ins Schleudern geriet und den LKW in den Straßengraben kippte.
- Die Rechtsfrage: **Haftungsvermutung**. Welcher **Beweis** ist für den **Entlastungsgrund** zu erbringen? Der Begriff des **Entlastungsgrundes** ist flexibler als der klassische Begriff der höheren Gewalt.
- Rechtsgrundlage: Artikel 17 (1) und 17 (2) CMR
- Wie entschied das Gericht? Das Gericht wies darauf hin, dass in Lehre und Rechtsprechung allgemein anerkannt ist, dass der in Artikel 17 (2) des CMR vorgesehene Befreiungsgrund flexibler ist als der klassische Begriff der höheren Gewalt im nationalen Recht, da er nicht das Merkmal der Unvorhersehbarkeit enthält, sondern nur verlangt, dass das Ereignis unabwendbar oder unüberwindbar ist, damit sich der Frachtführer von seiner Haftung befreien kann.
- Es ist jedoch Sache des Richters, in jedem Einzelfall das Verhalten des Frachtführers oder insbesondere seines Fahrers zu beurteilen, um festzustellen, ob das behauptete Ereignis sowohl in seinem Eintritt als auch in seinen Folgen tatsächlich unabwendbar war. In Anwendung der allgemeinen Kriterien für die Beweislast muss der Frachtführer nacheinander das Vorliegen des geltend gemachten Umstands und dessen Kausalzusammenhang mit dem Schaden beweisen, wobei der Beweis keinen Zweifel an der Schadensursache lassen darf.
- Schließlich stellte das Gericht fest, dass der Fahrer aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Straßenbreite 5-7,20 m, zweispurig, Bankett 1,5-2,5 m, ebene, trockene Fahrbahn mit guter Sicht, entgegenkommendes Fahrzeug vom Typ (Renault 5) in der Lage gewesen sein müsste, den Zusammenstoß zu vermeiden, ohne in den Straßengraben zu rutschen. Das Gericht stellte auch fest, dass der Frachtführer nicht nachweisen konnte, dass es ihm nicht möglich gewesen wäre, die Folgen des Unfalls zu beseitigen oder zu mildern, indem er das Gut ganz oder teilweise gesichert hätte.

#### 8. Bezirksgericht: 09.12.1994 Rechtssache 42954

- Sachverhalt: Nicht verfügbar.
- Rechtsfrage: War der Verlust oder die Beschädigung mit **besonderen inhärenten Risiken** verbunden.

- Rechtsgrundlage: Artikel 17 (4) und 18 CMR
- Wie entschied das Gericht? Der Frachtführer berief sich auf die mangelhafte Verpackung des Gutes bzw. Verladung durch den Absender und schließlich auf die Beschaffenheit der Ware, um sich von seiner Haftung zu befreien. Das Gericht stellte fest, dass in Ermangelung von Beweisen und Anhaltspunkten in den vorgelegten Dokumenten weder das besondere Risiko eines Defekts noch das Risiko einer Unachtsamkeit oder Ungeschicklichkeit des Absenders bei der Verladung angenommen werden kann, da es keine Beweise für bestimmte materielle Elemente gibt.
- Das mit der Art des Gutes verbundene Risiko wird jedoch angenommen, wenn es sich um zerbrechliche Gegenstände handelt, was den Schaden erklären kann.
- Das Gericht stellte klar, dass der Auftraggeber nicht die tatsächliche Ursache des Verlustes oder der Beschädigung nachweisen muss, sondern lediglich die These des Frachtführers entkräften muss, indem er nachweist, dass dessen Erklärung für den Schaden nicht stichhaltig ist.
- Gelingt dem Berechtigten dieser Beweis, so ist die Vermutung der Schadensverursachung widerlegt und die Beweislast liegt wieder beim Frachtführer.

#### 9. Bezirksgericht: 24.11.2000 Rechtssache 48967

- Sachverhalt: Transport von Zigaretten auf einem Planenwagen. Diebstahl der Ware in der Nacht.
- Die Rechtsfrage: Die **Haftung** des Frachtführers wird gemäß Artikel 17 CMR vermutet. **Grobe Fahrlässigkeit**, die an arglistige Täuschung grenzt.
- Rechtsgrundlage: Artikel 17 und 29 CMR
- Wie entschied das Gericht? Unter Bezugnahme auf die von der französischen Rechtsprechung entwickelten Kriterien zur Feststellung einer groben Fahrlässigkeit bejaht das Gericht eine grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers, wenn es sich um wertvolle Güter handelt, die in einem nur mit einer Plane versehenen LKW befördert werden, der nachts auf einem unbewachten Parkplatz abgestellt wird. Die Tatsache, dass der Fahrer in der anliegenden Kabine schlief, wurde nicht als ausreichend abschreckend angesehen.

#### 10. Bezirksgericht : 16.02.2001 Rechtssache 49965

- Sachverhalt: Transport eines Motors mit einem LKW. Der Motor wird beschädigt. Der Frachtführer beruft sich zur Entlastung auf die **Beschaffenheit der Ware**.
- Rechtsfrage: Welche Arten von Gütern gelten als ihrem Wesen nach geeignet, verloren zu gehen oder beschädigt zu werden?

- Rechtsgrundlage: Artikel 17 (4) und 18 (2) CMR
- Wie entschied das Gericht? Die Frage, ob ein Gut seiner Natur nach besonders anfällig für Verlust oder Beschädigung ist, ist unabhängig von den Vorsichtsmaßnahmen zu beurteilen, die vom Frachtführer verlangt werden können.
- Das Konzept der „Eigenart“ bezieht sich auf Güter, die besonders oder von Natur aus empfindlich oder anfällig für bestimmte Arten von Schäden sind. Zu diesen Gütern gehören Obst, Blumen, Gemüse, Blumenzwiebeln, Gewächshauspflanzen, Schokoladenkekse, Käse, Fleisch oder Fisch, feuergefährliche Güter, Neuwaren und Glas, nicht jedoch Stahlmaschinen, Verblendsteine oder Aluminiumpapierrollen.
- Ein Motor mit einem Gewicht von 375 kg ist, auch wenn er unregelmäßige Formen aufweist, eine Maschine mit einer gewissen Festigkeit und fällt daher nicht in die Kategorie der Waren, die aufgrund ihrer Beschaffenheit anfällig für Verlust oder Beschädigung sind. Daraus folgt, dass Artikel 17 (4) CMR in diesem Fall nicht anwendbar ist.

#### 11. Berufungsgericht: 17.10.2002 Rechtssache 25150

- Sachverhalt: Transport von Minocycline HCL zwischen Mailand und dem Flughafen Luxemburg, der dem Frachtführer am 10. September 1996 anvertraut wurde. Gruppierung und Straßentransport von Mailand nach Luxemburg in einem Lastzug. Der Fahrer hält an und parkt den LKW gegen 20:00 Uhr im Sommer (also tagsüber) auf dem Parkplatz eines Supermarktes, etwa 100 m vom Büro eines der beteiligten Unternehmen entfernt, das über einen bewachten Innenparkplatz verfügt.
- Der Fahrer entfernte sich für 20 Minuten, um etwas zu essen zu kaufen und als er zurückkam, war der Traktoranhänger verschwunden, obwohl die Türen verschlossen und die Diebstahlsicherung eingeschaltet waren.
- Diebstahl der gesamten Ladung an der italienisch-schweizerischen Grenze.
- Die übertragenden Versicherer machten grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers geltend und verlangten mit Klageschrift vom 5. Oktober 1999 vollen Schadenersatz.
- In erster Instanz erklärte das Gericht die Klage für unzulässig und wegen einjähriger Verjährung für erloschen, da der Fahrer unter den gegebenen Umständen nicht grob fahrlässig gehandelt habe. Die Versicherer und der Frachtführer legten Berufung ein.
- Die Rechtsfrage: Ist auf den Teil des Straßentransports das Warschauer Abkommen über den Lufttransport anzuwenden oder das CMR-Übereinkommen? **Verjährt** der Anspruch nach einem Jahr oder nach drei Jahren (grobe Fahrlässigkeit)? Kann dem Frachtführer **grobe Fahrlässigkeit** vorgeworfen werden?
- Rechtsgrundlage: Artikel 17, 18 (3) , 23 (3) , 29 und 32 (2) CMR

- Wie entschied das Gericht? Das Berufungsgericht stellte fest, dass das CMR-Übereinkommen auf die Beziehungen zwischen den Parteien anwendbar ist, da keine Klage gegen den Frachtführer erhoben wurde. Das Gericht stellte weiterhin fest, dass die Reklamation, um die Verjährung zu unterbrechen, an den Frachtführer zu richten ist, ohne dass im Text des CMR-Übereinkommens festgelegt ist, wer diese Reklamation einzureichen hat.
- Es war der Ansicht, dass die Reklamation nur vom Berechtigten, dem Absender oder dem Empfänger, oder von einem qualifizierten Bevollmächtigten des einen oder des anderen, wie z. B. dem Spediteur, ausgehen kann.
- Es stellte ferner fest, dass der Bevollmächtigte des Absenders am Tag nach dem Schadensfall (11. September 1996) ein Reklamationsschreiben an den Frachtführer gerichtet hat, das dieser nicht gemäß den im CMR-Übereinkommen vorgesehenen Modalitäten zurückgewiesen hat, so dass die Verjährungsfrist unterbrochen wurde (und nicht zugunsten des Frachtführers neu zu laufen begann).
- Trotz eines detaillierten Beweisangebots zu den Umständen, unter denen der Diebstahl begangen wurde, und insbesondere zu der Tatsache, dass es dem Fahrer verboten war den Sattelauflieger auf dem Gelände zu parken, das mit einem Diebstahlschutzsystem mit Bewegungserkennung ausgestattet war, wies das Gericht das Beweisangebot mit der Begründung zurück, dass die als Beweis angebotenen Tatsachen nicht bewiesen seien und nicht darauf hindeuteten, dass der Frachtführer alle notwendigen Vorkehrungen getroffen hatte, um einen Diebstahl an einem für diese Art von Schäden bekannten Ort zu verhindern, und dass sein Beweisangebot wegen mangelnder Erheblichkeit zurückzuweisen war.
- Das Gericht war daher der Ansicht, dass sich der Frachtführer nicht von der Haftungsvermutung befreit hat.
- Es war jedoch der Ansicht, dass keine grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers vorliegt, die zu einer Überschreitung der Entschädigungshöchstgrenze führt.

## 12. Bezirksgericht: 19.05.2004 Rechtssachen 83640 und 86163

- Sachverhalt: Transport von neuen Computern auf einem Planwagen. Am frühen Abend nach nur 100 km Fahrt auf einem unbewachten Rastplatz angehalten. Kein Halt auf dem 150 km entfernten bewachten Rastplatz. Möglichkeit der Übernachtung in der Lagerhalle des Transportunternehmens und Abfahrt erst am Morgen.
- Rechtsfrage: Haftung des Frachtführers und die Frage der groben Fahrlässigkeit, die der arglistigen Täuschung gleichgestellt ist.
- Rechtsgrundlage: Artikel 17 und 29 CMR / Kapitel IV CMR

- Wie entschied das Gericht? Grobe Fahrlässigkeit wird vom französischen Kassationsgerichtshof als ein Verschulden definiert, das eine äußerst schwere Fahrlässigkeit voraussetzt, die an arglistige Täuschung grenzt und die Unfähigkeit des Frachtführers, der Herr seiner Handlungen ist, die von ihm übernommene vertragliche Verpflichtung zu erfüllen, zum Ausdruck bringt (Cass.com. 17. Dezember 1951; BT 1952, S. 234).
- Im Falle des Diebstahls von Gütern, die auf der Straße befördert werden, hat die französische Rechtsprechung einige Kriterien als entscheidend für die Verurteilung des Frachtführers angesehen:
  - Diebstahl der Ware, wenn der Transportunternehmer die Art der Ladung kannte;
  - Gefährliches Parken, z. B. auf einer öffentlichen Straße oder auf einem unbewachten Parkplatz,
  - Ein allgemeiner Mangel an Sorgfalt.

In diesem Fall stellte das Bezirksgericht fest, dass alle Kriterien erfüllt waren, da nachgewiesen wurde, dass der Lastwagen, der neue Computer und damit eine begehrte Ware transportierte, nicht mit einem Vorhängeschloss verschlossen, sondern mit einer einfachen Plane abgedeckt war, die leicht aufgeschnitten werden konnte, wenn der Lastkraftwagen auf einem unbewachten Parkplatz abgestellt wurde und der Fahrer die Art der Ladung kannte, er aber dennoch am frühen Abend und nach einer Fahrtstrecke von nur 100 km auf einem unbewachten Parkplatz anhielt, obwohl er seine Fahrt hätte fortsetzen und auf einem bewachten Parkplatz 150 km vom Zielort entfernt hätte anhalten können, oder die Nacht in einer Lagerhalle des Transportunternehmens hätte verbringen und erst in den frühen Morgenstunden hätte losfahren können.

Das Gericht stellte daher einen allgemeinen Sorgfaltsmangel fest, der so schwerwiegend ist, dass er einer groben Fahrlässigkeit gleichkommt, und verweigert dem Frachtführer die Möglichkeit, sich auf die Bestimmungen des Kapitels IV CMR zu berufen, die die Haftung beschränken oder ausschließen oder die Beweislast umkehren.

### 13. Berufungsgericht: 29.03.2006 Rechtssache 29261

- Sachverhalt: Güter werden mit zwei verschiedenen Beförderungsmitteln befördert: Entladung aus einem LKW und anschließende Verladung in ein Flugzeug.
- Rechtsfrage: **Aufeinanderfolgende** oder **kombinierte** Beförderung?
- Rechtsgrundlage: Artikel 1, 2 und 34 CMR
- Wie entschied das Gericht? Artikel 2 des CMR-Übereinkommens bleibt anwendbar, wenn das Fahrzeug mit den Gütern auf einem Teil der Strecke ohne Umladung auf dem See- oder Luftweg befördert wird.

- Im vorliegenden Fall musste das Gut, nachdem es auf der Straße von einem LKW abgeladen worden war, mit zwei verschiedenen Transportmitteln befördert werden, um dann erneut in ein Flugzeug verladen zu werden.
- Da es sich hier um einen Ladungsbruch handelte, ist Artikel 2 des Übereinkommens nicht anwendbar (Jurisclasseur Transport fasc.775).
- Artikel 34 des Übereinkommens bezieht sich auf die aufeinanderfolgende Beförderung, die eine von aufeinanderfolgenden Straßengüterverkehrsunternehmen erbrachte Leistung betrifft. Das Gericht stellte fest, dass ein kombinierter Transport vorliegt, der von mehreren Frachtführern durchgeführt wurde, die unterschiedlichen Rechtsordnungen unterliegen, um die Anwendung der CMR im Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer auszuschließen.

#### 14. Berufungsgericht: 19.03.2008 Rechtssache 31184

- Sachverhalt: Kühltransport von Zuckermais Kolben (hoher Zuckergehalt), lose in Holzkisten (Pallox), von Marokko nach England. Die Ware wurde am Bestimmungsort wegen Beschädigung infolge Nichteinhaltung der Temperaturvorschriften zurückgewiesen und die Beschädigung festgestellt.
- Die Temperaturonzeichnungen weisen auf einen Ausfall des Kühlsystems und Probleme beim Abtauen hin.
- Der Frachtführer beruft sich auf einen eigenen Mangel des Gutes, auf die Eigenart des Gutes und auf eine mangelhafte Verpackung, um sich von seiner Haftung zu befreien.
- Die Rechtsfrage: **Haftung** des Frachtführers? Entlastungsgrund im Zusammenhang mit **mangelhafter Verpackung?**
- Rechtsgrundlage: Artikel 17 (1) , 17 (2) , 17 (4) , 18 (2) CMR
- Wie entschied das Gericht? Um sich auf die Vermutung berufen zu können, dass der Schaden durch mangelhafte Verpackung verursacht worden ist, muss der Frachtführer nachweisen, dass die Verpackung mangelhaft war und dass die Möglichkeit der Schadensverursachung bestand.

Diese Möglichkeit darf weder theoretisch noch hypothetisch sein; es muss zumindest die Wahrscheinlichkeit bestehen, dass der Schaden auf die mangelhafte Verpackung zurückzuführen ist. Aber bereits die Wahrscheinlichkeit, die Möglichkeit genügt, es geht nicht darum, den Beweis der Kausalität zu verlangen (vgl. Jacques PUTZEYS, le contrat de transport routier de marchandises Nr. 678 und 682).

Der von der Versicherung des Transportunternehmers beauftragte Sachverständige hatte einen wissenschaftlichen Artikel vorgelegt, aus dem hervorging, dass Zuckermais nicht in loser Schüttung gehandhabt werden sollte, es sei denn, er sei stark mit Eis bedeckt, was während des Transports nicht der Fall war.

Das Berufungsgericht stellte fest, dass (i) die Ware nicht so verpackt war, dass sie vor den Gefahren des Transports geschützt war, und dass die Verpackung mangelhaft war, und dass (ii) es angesichts dieser Umstände wahrscheinlich war, dass die Schwierigkeiten, die erforderliche Temperatur im LKW aufrechtzuerhalten, auf die Überhitzung zurückzuführen waren, die durch die mangelhafte Verpackung verursacht wurde, die als Ursache des Schadens angesehen wurde.

#### 15. Bezirksgericht: 19.11.2008 Rechtssachen 110940 und 856/08

- Sachverhalt: Transport von Laptops von Luxemburg nach Schweden. Der Lastwagen mit der begehrten Ware wird mit einer Plane abgedeckt auf einem unbewachten Tankstellenparkplatz abgestellt, der weder umzäunt ist noch über ein Überwachungssystem verfügt. Diebstahl in der Nacht durch Aufschneiden der Plane, während der Fahrer in der Kabine schläft. LKW ohne Diebstahlsicherung.
- Die Rechtsfrage: Begriff der **groben Fahrlässigkeit**?
- Rechtsgrundlagen: Artikel 3, 17, 18 und 23 CMR
- Wie entschied das Gericht? Der Fahrer wusste, was er transportierte. Selbst die Anwesenheit des schlafenden Fahrers im LKW kann Diebe nicht davon abhalten oder auch nur daran hindern, sich unbemerkt über den Inhalt der Ladung eines mit einer Plane abgedeckten LKW zu informieren und dann die Ware zu entwenden. Das Gericht bejaht eine grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers, das die Haftungs- und Entschädigungsbeschränkungen ausschließt.

#### 16. Bezirksgericht: 04.12.2008 Rechtssache 110529 1258/2008

- Sachverhalt: Transport von Laptops zwischen Luxemburg und Schweden. Während des Transports verschwand ein Teil der anvertrauten Ladung, nämlich eine Palette mit 56 Stück.
- Völliges Unfähigkeit des Frachtführers, die Umstände des Verschwindens der Ware zu erklären. Der Versicherer entschädigte den Geschädigten und nahm den Frachtführer in Regress.
- Rechtsfragen: Begriff der **groben Fahrlässigkeit**?
- Rechtsgrundlage: Artikel 17 und 23 CMR
- Wie entschied das Gericht? Das Gericht stellte fest, dass der Begriff der groben Fahrlässigkeit vom Revisionsgericht als Verschulden definiert wird, das eine an Arglist grenzende Fahrlässigkeit von äußerster Schwere voraussetzt und die Unfähigkeit des Frachtführers zum Ausdruck bringt, die von ihm übernommene Vertragspflicht zu erfüllen (Cass.fr.com. 17.12.1951: BT 1952, 234). Es handelt sich um ein außergewöhnlich schweres Verschulden, das durch die Missachtung des Gutes gekennzeichnet ist (Cass.fr.com. 26.09.2006: Juris-Data n°2006-035180).

Das Gericht ging von einer groben Fahrlässigkeit aus, die sich auf mehrere Elemente stützt:

- begehrenswerte Ware
- völliges Fehlen einer Erklärung für die Umstände des Verschwindens;
- mangelndes Interesse an seinen grundlegenden Pflichten
- Gleichgültigkeit
- fehlender Nachweis besonderer Vorsichtsmaßnahmen.

#### 17. Bezirksgericht: 04.12.2008 Rechtssache 112818, 116810; 1259/08

- Sachverhalt: Transport verschiedener Arten ohne Umladung (Straße und Schiene). Diebstahl während des Transports. Umstände und Zeitpunkt des Diebstahls nicht festgestellt.
- Rechtsfrage: Welche Vorschriften sind anzuwenden? Anwendung der CMR oder Anwendung der CIM (Einheitliche Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahngüterverkehr) für die entsprechende Teilbeförderung? Voraussetzungen des Artikel 2 CMR und Vermutung.
- Rechtsgrundlage: Artikel 2, Artikel 17 (1) und 23 CMR
- Wie entschied das Gericht? Feststellung, dass es sich um eine CMR-pflichtige Beförderung handelt, da sie ohne Umladung durch eine Kombination von Straßentransport und einem anderen Verkehrsmittel durchgeführt wird.

Wird nachgewiesen, dass der Schaden nicht durch die Beförderung auf der Straße, sondern durch eine andere Beförderungsart verursacht worden ist, so bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nicht nach dem CMR-Übereinkommen, sondern nach den anwendbaren zwingenden Vorschriften, als ob zwischen dem Absender und dem Frachtführer, der nicht auf der Straße befördert, ein besonderer Vertrag über diese Beförderungsart geschlossen worden wäre. Fehlen solche Vorschriften, so ist das CMR-Übereinkommen anzuwenden.

Wer sich darauf beruft, muss den zwingenden Charakter der Haftungsregeln nachweisen, aber auch die Vermutung widerlegen, dass der Schaden auf ein Ereignis zurückzuführen ist, das während des Straßenabschnitts der Beförderung eingetreten ist, indem er beweist, dass der Schaden nur während und infolge der Beförderung außerhalb des Straßenabschnitts eingetreten sein kann.

Ohne den Nachweis der Umstände der Beförderung und einer groben Fahrlässigkeit des Frachtführers bleibt die Haftungsbeschränkung des Frachtführers nach Artikel 23 CMR unberührt.

#### 18. Berufungsgericht: 27.05.2009 Rechtssache 33330

- Sachverhalt: Die Beförderung wird von der Firma BB durchgeführt, während der Vertrag zwischen AA und CC geschlossen wurde. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass BB Partei des Beförderungsvertrags ist oder diesem beigetreten ist.
- Rechtsfrage: Unterscheidung zwischen **aufeinanderfolgenden Beförderungen** und **Beförderungskommission**?
- Rechtsgrundlage: Artikel 3, 34 bis 36 CMR
- Wie entschied das Gericht? Erinnerung an den Begriff der aufeinanderfolgenden Beförderung: Zur Ausführung eines einzigen Güterbeförderungsvertrages übernehmen mehrere Frachtführer, die einer einzigen Beförderungsart angehören, nacheinander dieselben Güter ohne Zwischenabnahme und unter dem Deckmantel eines einzigen Frachtbriefes (Jacques PUTZEYS, Le contrat de transport routier de marchandises, Nr. 285).  
Eine Transportkommission liegt vor, wenn sich eine Person gegen Entgelt zur Durchführung einer Güterbeförderung verpflichtet, diese aber in eigenem Namen und auf eigene Rechnung durch einen anderen Frachtführer durchführen lässt (derselbe Autor, Rz. 74).

BB kann nach den Artikeln 34 bis 36 CMR nicht haftbar gemacht werden, da weder die Annahme des Gutes noch des Frachtbriefes festgestellt wurde und nicht bekannt ist, welcher Frachtführer den Teil der Beförderung durchgeführt hat, in dessen Verlauf der Schaden eingetreten ist.

Hätte ein Beförderungsvertrag vorgelegen, wäre nur eine Haftung der Firma CC nach Artikel 3 CMR in Betracht gekommen: „Der Frachtführer hat die Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich zur Durchführung der Beförderung bedient, wie eigene Handlungen und Unterlassungen zu vertreten, wenn diese Bediensteten oder Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.“

#### 19. Bezirksgericht : 07.10.2010 Rechtssache 120759; 1082/2010

- Sachverhalt: Regressklage eines Frachtführers gegen den anderen, den er mit der Durchführung der Beförderung betraut hat.

Frachtführer A, der als solcher auf dem Frachtbrief identifiziert wurde, aber nicht materiell an dem von K durchgeführten Transport beteiligt war. Vom Fahrer des Unternehmens K unterzeichneter Frachtbrief.

Diebstahl während des von der Firma K. durchgeführten Transports.

- Rechtsfragen: Einmaliger Transport oder **aufeinanderfolgende Transporte**? Welche Rechtsmittel gibt es? Zuständiges Gericht?
- Rechtsgrundlagen: Artikel 31 (1) , 34, 39 CMR

- Wie entscheidet das Gericht? Artikel 34 CMR bestimmt, dass, wenn eine Beförderung, die einem einzigen Vertrag unterliegt, von aufeinanderfolgenden Straßenfrachtführern ausgeführt wird, jeder die Verantwortung für die Ausführung der gesamten Beförderung übernimmt, wobei der zweite und jeder weitere Frachtführer durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes zu den Bedingungen des Frachtbriefes Vertragspartei werden.

Während Artikel 35 CMR einen gewissen Formalismus vorsieht, indem er die Benennung des nachfolgenden Frachtführer im Frachtbrief verlangt, ist die Rechtsprechung flexibel: Es spielt keine Rolle, dass der nachfolgende Frachtführer seinen Namen nicht auf dem Frachtbrief trägt (Cass. fr. comm. 11.12.1990 bull. civ. n°232 S.223 und CA Paris 26.09.1996), wichtig ist sein Beitritt, der dadurch gekennzeichnet ist, dass er unter demselben Frachtbrief auftritt. Indem er seine Unterschrift auf den Frachtbrief setzte, trat der Fahrer von K dem Beförderungsvertrag bei. Es ist ein einziger Vertrag entstanden.

Unter Berücksichtigung der Angaben im Frachtbrief ist die Firma A unabhängig von ihrer tatsächlichen Beteiligung an der Beförderung als Hauptfrachtführer anzusehen, während der Beklagte K als nachfolgender Frachtführer im Sinne des CMR-Übereinkommens zu qualifizieren ist.

Die Klägerin A, die den Empfänger für den Verlust des Gutes entschädigt hat, ist berechtigt, einen Regressanspruch gegen den ausführenden Frachtführer geltend zu machen, und dieser Anspruch fällt unter die Anwendung der Artikel 34 ff. CMR, insbesondere hinsichtlich der Zuständigkeit.

Artikel 39 (2) begründet diesbezüglich die Zuständigkeit des Gerichts des Landes, in dem einer der beteiligten Frachtführer seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seinen Hauptsitz, seine Zweigniederlassung oder die Agentur hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen wurde.

Da der Beklagte in Irland wohnhaft ist und keine Verbindung zu Luxemburg, dem Ort der Übernahme der Ware, hat, muss sich das Bezirksgericht in Luxemburg als örtlich unzuständig für die Entscheidung über die Klage erklären.

## 20. Berufungsgericht: 11.07.2012 Rechtssache 34166

- Sachlage: Der Transport wurde einem Unternehmen anvertraut, das ihn an ein zweites weitervergab, das ihn an ein drittes weitervergab.

Transport von Nickelkathoden per Sattelschlepper von Rotterdam über Italien. Ankunft am Ende des Tages und nächtlicher Halt in einem Industriegebiet auf dem Hof eines Lagerhauses, das mit Gittern (Kette und Vorhängeschloss) verschlossen ist. Das Lagerhaus wird durch einen Bewachungsvertrag mit zufälligen nächtlichen Rundgängen überwacht.

Sattelaufleger, der nicht mit einem "king pin locking device" ausgestattet ist. Diebstahl des Sattelanhängers während der Nacht, nachdem das Vorhängeschloss am Tor aufgebrochen wurde.

Der Frachtführer beruft sich darauf, dass er nicht über die Art und den Wert der Ware und damit über das Diebstahlrisiko informiert worden sei. Der Frachtführer gibt an, keine besonderen Sicherheitsanweisungen erhalten zu haben.

Der Versicherer erklärt zunächst, als Absender in erster Linie und hilfsweise auf der Grundlage einer Forderungsabtretung zu handeln.

Der englische Versicherer hat das Opfer für seinen Schaden entschädigt und klagt gegen den Frachtführer auf der Grundlage einer Forderungsabtretung, die deutschem Recht unterliegt.

- Rechtliche Fragen: **Grobe Fahrlässigkeit?** Einfluss der Kenntnis des Frachtführers von der **Beschaffenheit des** (begehrten) **Gutes**. Einfluss des **Fehlens von Sicherheitsanweisungen?** Anwendbares Recht bei Abtretung des Klagerechts gegen den Frachtführer ?
- Rechtsgrundlagen: Artikel 13, 17, 29 (1) und 36 CMR
- Wie entschied das Gericht? Das Gericht stellte fest, dass der Frachtführer angesichts der ihm zur Kenntnis gebrachten Dokumente nicht über die Art der Waren im Unklaren sein konnte. Es war seine Aufgabe, sich bei seinem Kunden darüber zu informieren.

Der von Unternehmen A auf Grundlage von Artikel 36 CMR als Absender gestellte Antrag wurde für unbegründet erklärt.

Der Hilfsantrag auf der Grundlage von Artikel 13 und auf eine Abtretung der Rechte und Anteile wurde vorbehalten, indem die Parteien aufgefordert werden, zu einem Abschluss über das auf die Abtretung anwendbare deutsche Recht und deren Gültigkeit zu kommen.

## 21. Berufungsgericht: 05.06.2013 Rechtssache 34166

- Sachverhalt: Identisch
- Rechtsfragen: Wer ist zur Klage gegen den Luftfrachtführer berechtigt? Voraussetzungen für die Wirksamkeit einer **Forderungsabtretung** nach deutschem Recht. Kann **grobe Fahrlässigkeit** angenommen werden?
- Rechtsgrundlage: Artikel 13, 17, 29 (1) , 36 CMR.
- Wie entschied das Gericht? Das Recht, den Frachtführer in Anspruch zu nehmen, steht auch dem Empfänger des Gutes (Firma C) zu, der in diesem Fall seine Ansprüche an die Firma A (Versicherer) abgetreten hat. Diese Abtretung unterliegt dem deutschen Recht, das für die Wirksamkeit der Abtretung zwei Voraussetzungen vorsieht: einen wirksamen Abtretungsvertrag und eine abtretbare Forderung.

Die Forderung muss

- Bestimmt oder bestimmbar sein (hier die in Artikel 13 Absatz 1 des CMR-Übereinkommens vorgesehenen Rechte des Empfängers);
- abtretbar sein (nach deutschem Recht sind alle Rechte abtretbar, soweit nicht per Gesetz oder Vertrag etwas anderes bestimmt ist),
- dem Abtretenden gehören.

Das Gericht stellte fest, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind, so dass die Abtretung wirksam ist. A (der Versicherer) kann daher seinen Anspruch gegen den Frachtführer B geltend machen.

Das Gericht erinnerte daran, dass der Schaden des Empfängers grundsätzlich entsteht, sobald ein Schaden an der Sache eingetreten ist, und dass der Empfänger ein Klagerecht hat, sobald die Sache verloren gegangen ist (Anm.: in diesem Fall handelte es sich um einen Diebstahl / auf der Grundlage von Artikel 13 CMR). Das Gericht führte weiter aus: „Es ist daher unerheblich, dass die Firma C das gestohlene Gut nie bezahlt hat.“

Der Frachtführer beruft sich auf höhere Gewalt als Entlastungsgrund: unüberwindbarer und unvorhersehbarer Diebstahl (gesicherter LKW, der in einem geschlossenen und bewachten Lagerhaus abgestellt war).

Das Gericht stellte fest, dass Artikel 17 CMR verlangt, dass das Ereignis seiner Ursache nach unabwendbar und die Folge unüberwindbar gewesen sein muss. Unvorhersehbarkeit ist nicht erforderlich, damit das Ereignis den internationalen Straßenfrachtführer entlastet. Nicht das Ereignis als solches, sondern das Verhalten des Frachtführers vor und nach dem Ereignis ist zu berücksichtigen.

Unvermeidbare Umstände sind nicht nur bei Eintritt des schadensursächlichen Ereignisses, sondern auch vor Eintritt des Schadens zu berücksichtigen. Die Tatsache, dass der Frachtführer nicht die erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat, um den Eintritt des Schadens zu verhindern, schließt die Inanspruchnahme dieses Haftungsbefreiungsgrundes aus. Es obliegt dem Frachtführer zu beweisen, dass er alle notwendigen Vorkehrungen getroffen hat, um die schädigenden Folgen eines unabwendbaren Ereignisses abzuwenden (vgl. Cour (Gericht) 17.10.2002 Rechtssache 25150).

Der Diebstahl (mit Raub) eines Fahrzeugs in Italien, auch wenn es verschlossen ist, gilt nicht als unabwendbares Ereignis (Cour (Gericht) 11.02.1998 Pas. 30 S. 481). Der Diebstahl von Lastkraftwagen (oder ihrer Ladung) hat in Italien ein solches Ausmaß angenommen, dass ein gewerblicher Transportunternehmer die damit verbundenen Risiken nicht mehr ignorieren kann, ebenso wenig wie die Empfehlungen der Versicherer und der Branche, nur auf bewachten, umzäunten und überwachten Parkplätzen zu parken.

Das Gericht stellte fest, dass der Fahrer regelmäßig die gleichen Strecken fuhr und die Gefahr des Ladungsdiebstahls in Norditalien nicht ignorieren konnte. Indem der Fahrer den Sattelaufleger, der nicht mit einem "king pin locking device" ausgestattet war, auf dem unzureichend gesicherten und bewachten Lagerhaus des Unternehmens E abgestellt hat, hat er nicht alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen, um die

Stillstand des Fahrzeugs zu gewährleisten. Das Unternehmen B konnte sich nicht von der Haftungsvermutung befreien.

Das Gericht stellte ebenfalls eine grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers fest, um Artikel 29 CMR anzuwenden und die Anwendung von Artikel 23 (3), der sich auf den Höchstbetrag der Entschädigung bezieht, abzulehnen.

## 22. Berufungsgericht: 16.01.2014 Rechtssache 37638

- Sachverhalt: Beförderung von Italien nach Usbekistan. Umladung in Krakau. Beschädigung während des Transports von Krakau nach Usbekistan.
- Der Käufer hat die Kosten für die Reparatur der Ware getragen und verlangt Schadenersatz.
- Beförderungsvertrag „*sui generis*“ mit Verweis auf das CMR-Übereinkommen. Fehlen eines leserlichen Frachtbriefes. Der Spediteur ist an die Stelle des ausführenden Frachtführers getreten.
- Rechtsfrage: **Qualifikation des Vertrages** zwischen den Parteien? Eigenschaft als **vertraglicher Frachtführer**? **Freistellung** des Frachtführers?
- Rechtsgrundlage: Artikel 3, 4, 6, 9.1, 17, 18, 23 CMR
- Wie entschied das Gericht? Eine Vereinbarung mit der Bezeichnung „Beförderungsvertrag“, in der eine Partei als Absender bezeichnet wird, impliziert, dass die Partei, die die Beförderung des Gutes zwischen dem Ort der Übernahme und dem Ort der Ablieferung übernimmt, als vertraglicher Frachtführer anzusehen ist.

Das vom Frachtführer geltend gemachte entlastende Ereignis muss in seiner Ursache unvermeidbar sein und unüberwindbare Folgen haben. Die Beweislast liegt beim Frachtführer. Das Gericht wendet die in der CMR vorgesehenen Entschädigungshöchstgrenzen an und stellt fest, dass die Transport- und Zollkosten nur anteilig zum erlittenen Verlust oder zur erlittenen Beschädigung entschädigt werden können.

## 23. Berufungsgericht: 23.01.2014 Rechtssache 37789 (Revision)

- Sachverhalt: Containertransport von Teppichen aus China über Rotterdam nach Trier.
- Rechtsfrage: Qualifikation des Verhältnisses der Parteien: **Kommissionsvertrag** oder CMR-Transportvertrag? **Zurechenbarkeit der Verspätung** an den Seefrachtführer oder an den Straßenfrachtführer?

Fehlende Anfechtung der Verspätung. Schuldhaftes Zurückhalten von zwei nicht abgelieferten Containern und die Folgen.

- Rechtsgrundlage: Artikel 1 und 23 (4) CMR
- Wie entschied das Gericht? Das CMR-Übereinkommen ist nicht anwendbar, da die Verspätung auf den Seetransport zurückzuführen ist. Der Frachtführer hat zwei Container zu Unrecht zurückgehalten und muss den Geschäftsschaden ersetzen.

#### 24. Revisionsgericht: 12.03.2015 Nr. 3425 (19/15)

- Rechtsfrage: Hat das Berufungsgericht sein Urteil vom 23. Januar 2014 (siehe oben) gut begründet? Liegt ein Widerspruch in der Begründung vor?
- Rechtsgrundlage: Art. 89 der Verfassung / Art. 249 Abs. 1 der neuen Zivilprozessordnung / Fehlende Rechtsgrundlage / Verstoß gegen Art. 61 der neuen Zivilprozessordnung / Art. 1134-1 und 1134-2 des Zivilgesetzbuches / Art. 1612 des Zivilgesetzbuches.
- Wie entschied das Gericht? Zurückweisung des Hauptrechtsmittels und Feststellung, dass das vom Revisionsbeklagten eingelegte Anschlussrechtsmittel zurückgenommen wurde.

#### 25. Berufungsgericht: 27.05.2015 Rechtssachen 39651 und 39673

- Sachverhalt: Es stehen sich drei Parteien gegenüber. Ein Werkvertrag zwischen A und B. Unternehmen B beauftragte Unternehmen A mit dem Umzug seiner französischen Anlagen, der die Trennung, die Demontage, den Transport, die Montage und den Anschluss in der neuen luxemburgischen Fabrik umfasste. Ein Transportauftrag wurde von A an C vergeben. Vier verschiedene Transporttermine waren erforderlich. Ein Lastkraftwagen erlitt im Großherzogtum Luxemburg einen Verkehrsunfall, bei dem ein Teil der beförderten Waren beschädigt wurde.

Anm.: B beauftragte A mit der Demontage und der Verwahrung der Waren bis zu ihrer Verladung. B verklagt die Unternehmen A und C in ihrer Eigenschaft als Frachtführer (aber nicht als Subunternehmer von A). B beteiligt auch seinen Versicherer an dem Verfahren und zieht schließlich seine Klage zurück. B verklagt D als Versicherer von A.

In erster Instanz stellte das Bezirksgericht in seinem Urteil vom 23. November 2012 fest, dass:

- Die Parteien A und B in einem Vertrag über die Vermietung eines Werks oder Gewerbes standen, da die Beförderung nicht der wesentliche Teil des Vertrags war. Ihre Beziehung unterliegt nicht der CMR, sondern dem allgemeinen Recht. A schuldet seinem Kunden einen Erfolg, der nicht eingetreten ist.
- Die Parteien B und C sind nicht durch einen Beförderungsvertrag verbunden. Die Klage von B gegen C ist eine Klage aus unerlaubter Handlung (Verschulden, Kausalzusammenhang und Schaden).

- Das Gericht erklärt die Klage von A gegen seinen Unterfrachtführer C für unzulässig.
- Die Klage von B gegen den Versicherer von A wurde abgewiesen, da der Versicherungsvertrag von A diese Art von Risiko nicht abdeckte.
- Das Gericht stellte einen Fehler von C fest, der darin bestand, dass er einen ungeeigneten LKW ausgewählt hatte, und dass der Fahrer beim Einfahren in einen Kreisverkehr nicht mit der erforderlichen Geschwindigkeit fuhr, was zum Verlust der Kontrolle über den LKW und zum Unfall führte. Das Gericht verurteilte A und C gesamtschuldnerisch und stellte fest, dass das gemeinsame Verhalten der beiden Unternehmen zu dem Schaden beigetragen hatte.

Das Unternehmen A legte Berufung ein und beantragte, von jeglicher Verurteilung freigesprochen zu werden, da es für den Schaden nicht verantwortlich sei, es sei denn, es könne sich durch das Verschulden von C, das die Merkmale höherer Gewalt aufweise, entlasten. Hilfsweise beantragt es, C zu Schadensersatz zu verurteilen oder eine Haftungsteilung vorzunehmen.

C legt ebenfalls Rechtsmittel ein und macht geltend, dass A und B durch einen Beförderungsvertrag verbunden gewesen seien. C beruft sich auf die einjährige Verjährungsfrist der CMR.

- Die Rechtsfrage: Welche Verträge binden die Parteien? Wer ist **handlungsberechtigt**? Welche **Haftung** besteht? Welche **Verjährungsfrist**?
- Rechtliche Grundlagen: Artikel 1, 32 CMR
- Wie entschied das Gericht? Das Gericht bestätigte, dass zwischen A und B ein Werkvertrag besteht. Da A kein Frachtführer ist, hat er diesen Teil des Vertrags an C delegiert.

Das Gericht bestätigte auch, dass A und C durch einen CMR-Frachtvertrag verbunden sind, insbesondere in Bezug auf die Frage, welche Regeln auf den Gewährleistungsanspruch anwendbar sind.

Das Gericht entschied, dass A gegenüber dem Frachtführer die Stellung des Absenders des Gutes hat. A hat gegenüber B eine Leistungspflicht in Bezug auf die Beförderung. A haftet für die Handlungen von C, an dessen Stelle es die Beförderung vorgenommen hat.

In der Urteilsbegründung wurde auf eine französische Kassationsentscheidung vom 22. Februar 1994 verwiesen, in der es heißt, dass der Empfänger (hier B) das Recht hat, direkt gegen den Frachtführer zu klagen ©.

Das Unternehmen A, das die in Frankreich befindlichen Anlagen und Waren bereits abgebaut hatte, hatte diese bis zum Zeitpunkt der Verladung in Obhut und da es die Pflicht hatte, die Waren zu transportieren und an einem Produktionsstandort wieder aufzustellen, ist es gegenüber dem Frachtführer als Absender der Waren zu betrachten.

Das Urteil der ersten Instanz wurde bezüglich der Erfolgspflicht von A gegenüber B bestätigt. Es wurde festgehalten, dass A für die Handlungen von C, den sie für den Transport substituiert hat, haften muss.

Das Gericht stellte fest, dass die Lieferung am 25.10.2007 erfolgte, und nahm eine Verjährungsfrist von einem Jahr an, um festzustellen, dass die Regressforderung, die mit Urkunde vom 17.11.2008 gegen den Frachtführer C erhoben wurde, verspätet war, da keine Beanstandungen oder Gründe für eine Unterbrechung oder Hemmung der Verjährung vorliegen.

Schließlich stellte das Gericht fest, dass der Garantierantrag von A gegen C bei den Plädoyers am 17. Oktober 2012 gestellt wurde, also weit nach der im CMR vorgesehenen Frist von einem Jahr (und drei Monaten).

## 26. Berufungsgericht: 27.05.2015 Rechtssache 40045

- Sachverhalt: Untervergabe des Beförderungsvertrags. Anweisung des Absenders, die an den Unterauftragnehmer weitergeleitete Lieferung zu sperren. Lieferung trotz Sperranweisung. Unbezahlte Ware und Empfänger, der im August 2011 Insolvenz anmeldete. Klage gegen den Hauptfrachtführer auf Schadenersatz in Höhe des Preises der gelieferten Waren. Vorladung des Unterfrachtführers.
- Die Rechtsfrage:
  - Erste Instanz: Die Einstufung als Hauptfrachtführer ist unabhängig von der Frage der tatsächlichen Beförderung. Die Eigenschaft als Hauptfrachtführer wird nach dem Willen der Parteien und insbesondere nach den Vermerken im Frachtbrief über die vertragliche Haftung beurteilt. Da im Frachtbrief ein drittes Unternehmen als Frachtführer eingetragen ist und die mit dieser Eintragung verbundene Beweisvermutung nicht widerlegt wurde, wird die Klage des Klägers abgewiesen und die Streitverkündungsklage für erledigt erklärt.
  - In der Berufungsinstanz: Der Berufungskläger legt Urkunden (Angebotsanfrage, Preisangebot und dessen Annahme, Frachtrechnung) vor, mit denen die Angaben im Frachtbrief über die Identität des Frachtführers widerlegt werden sollen. Das im Frachtbrief genannte Unternehmen übernimmt nur die Lagerung, die Zollabfertigung, die Vorbereitung und die Bereitstellung der Waren für die Beförderung. Die Angabe des Drittunternehmens im Frachtbrief wäre ein materieller Fehler!
  - Der Kläger macht zweimal grobe Fahrlässigkeit geltend: Ablieferung trotz Sperrverfügung und keine rechtzeitige Benachrichtigung über die Ablieferung.
  - Der Beklagte beruft sich auf Artikel 9 CMR und weist darauf hin, dass der ausführende Frachtführer derjenige ist, dem der Dritte die Beförderung übertragen hat. Der Beklagte beruft sich auf das Fehlen eines Kausalzusammenhangs zwischen dem Schaden und den Handlungen des

Frachtführers, da der Schaden seiner Meinung nach mit der Insolvenz des Empfängers zusammenhängt.

- Der Beklagte bestreitet jegliches Verschulden mit der Begründung, dass er den Sperrauftrag an den ausführenden Frachtführer weitergeleitet habe, und beruft sich zur Begrenzung der Entschädigung auf Art. 23 (3) CMR.
- Rechtsgrundlage: Artikel 3, 4, 6, 9 und 23 (3) CMR
- Wie entschied das Gericht? Das Gericht analysierte die Eintragungen auf dem einzigen verfügbaren Frachtbrief, der vom Absender nie im Hinblick auf eine falsche Eintragung korrigiert wurde.

Es stellte fest, dass der Beklagte kein Hauptfrachtführer ist. Sodann unterschied es zwischen den Vorgängen der Vorbereitung des Gutes, der Verladung und der Übernahme. Die Übernahme sei ein tatsächlicher und rechtlicher Akt. Mit der Übernahme gehe auch die Gefahr auf den ausführenden Frachtführer über.

Das Gericht war der Ansicht, dass der Kläger die Vermutung, dass das Drittunternehmen als Hauptbeförderer gehandelt hat, nicht widerlegt hat, und wies dessen Klage auf vertragliche Haftung gegen den angeblich als Hauptbeförderer qualifizierten ausführenden Frachtführer auf der Grundlage von Artikel 3 CMR mit der Begründung ab, dass der Kläger nicht in einem Vertragsverhältnis mit dem Unterfrachtführer steht.

## 27. Berufungsgericht :17. November 2016 Rechtssache 41191

- Sachverhalt: Nutzung von Online-Frachtenbörsen zur Nutzung überschüssigen Laderaums von LKW. Transport von fünf Metallzylindern von Frankreich nach Großbritannien durch Unternehmen B für 400 Euro im Auftrag von Unternehmen A.

Zollkontrolle in Dünkirchen, bei der in den Zylindern versteckte Tabakschachteln für selbstgedrehte Zigaretten im Wert von 115.389 Euro entdeckt werden. Zurückhaltung durch den Zoll des Fahrers, des Lastkraftwagens und des Anhängers. Bewährungsstrafe für das Unternehmen unter Androhung einer Geldbuße von 28.000 Euro im Wiederholungsfall. Verpflichtung des Frachtführers zur Rückholung der Fracht, Rückführung des Fahrers und der Zugmaschine mit Kosten in Höhe von 20.450 EUR.

Es wurde Strafanzeige erstattet, die derzeit geprüft wird.

- Rechtliche Fragen: **Haftung des Auftraggebers?** Einstufung der Beziehung zwischen den Parteien (**Kommissionierung** oder Beförderungsvertrag?)

Bewertung des Schadens und Art des **ersatzfähigen Schadens?**

Anwendung des Grundsatzes der akzeptierten Rechnung bei Vorliegen einer Rechnung über den Schadensbetrag?

- Die Rechtsgrundlagen: Artikel 11, 31 CMR / Artikel 3 der Strafprozessordnung (der Täter hält den Nebenkläger in Schach)
- Wie entschied das Berufungsgericht? Der Zivilprozess über die Zivilklage ist in seinem Rang und in seinem Urteil vom Strafprozess abhängig, wenn er nach der Anklageerhebung oder dem Urteil über die öffentliche Klage eingeleitet oder entschieden wird. Diese Abhängigkeit ergibt sich daraus, dass es sich bei der Zivilklage um eine Klage auf Ersatz des durch die Straftat verursachten Schadens handelt.

Voraussetzung für die Aussetzung der Entscheidung über die Zivilklage ist zum einen, dass die öffentliche Klage vor oder während der Erhebung der Zivilklage vor dem Zivilgericht erhoben worden ist, und zum anderen, dass beide Klagen auf demselben Sachverhalt beruhen. Die Identität des Sachverhalts setzt voraus, dass zwischen den beiden Klagen eine gemeinsame Frage besteht, über die das Zivilgericht nicht entscheiden kann, ohne die Straftat festzustellen und damit zu riskieren, in Widerspruch zum Strafgericht zu geraten (Cour d'appel 24.05.2004, Pas.33, S. 20).

Die Partei, die sich auf die Einrede der Verspätung (Artikel 3 C.i.Cr.) beruft, um den ordnungsgemäßen Ablauf des Zivilverfahrens zu behindern, muss nachweisen, dass die Voraussetzungen für die Anwendung der Einrede erfüllt sind. Es obliegt der Partei, die die Aussetzung des Verfahrens beantragt, nachzuweisen, dass die öffentliche Klage anhängig ist, und nicht dem angerufenen Zivilgericht, sich nach dem Stand des Verfahrens zu erkundigen (Cass. fr. civ. 30.04.1970, D. 1970, Somm. 189; Com. 27.11.1978, Gaz. Pal. 1979, I, Panor.138).

Der Beweis kann sich nur aus einer Klageschrift der Staatsanwaltschaft, einer Klage mit Nebenklage vor dem Untersuchungsrichter oder einer unmittelbaren Vorladung vor das urteilende Strafgericht ergeben.

Das Gericht wies ferner darauf hin, dass die Regel „der Täter muss sich zivilrechtlich verantworten“ nur dann gilt, wenn die öffentliche Klage vor einem Gericht desselben Staates erhoben wird.

Das Gericht stellte ferner fest, dass:

- Die Partei A den Beweis für die Erhebung der öffentlichen Klage nicht erbracht hat;
- Geht man davon aus, dass eine öffentliche Klage im Großherzogtum erhoben wurde, so gibt es keine gemeinsame Frage über die das Zivilgericht nicht entscheiden könnte, ohne die Straftat festzustellen und damit Gefahr zu laufen, in Widerspruch zum Strafgericht zu geraten.

Das Urteil stellte fest:

- Die Eigenschaft von A als Absender und die Anwendung des CMR-Übereinkommens auf die Beziehungen zwischen den Parteien;
- Die Verpflichtung von A, sich von der Ordnungsmäßigkeit und Konformität der B anvertrauten Güter zu überzeugen;
- Die Umstände, unter denen A mit den Personen, von denen die streitige Ladung stammte, in Geschäftsbeziehung getreten ist, und die Anweisungen, die Lieferung

nach England zu organisieren, waren geeignet, bei jedem vernünftigen und umsichtigen Menschen Misstrauen zu erwecken;

- Die in den Metallzylindern versteckte Schmuggelware sei daher weder unvorhersehbar noch unüberwindbar gewesen.

Zur Frage der akzeptierten Rechnung erinnerte das Gericht daran, dass eine Rechnung die Bestätigung eines Gewerbetreibenden über eine Forderung im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags ist. Sie soll das Bestehen einer Verpflichtung und nicht deren Nichterfüllung beweisen. Eine Schadensersatzforderung könne daher nicht Gegenstand einer Rechnung sein.

Angesichts des Mangels an Beweisen für den geltend gemachten Gesamtschaden, der sich aus einer detaillierten Analyse der Unterlagen ergibt, sprach das Berufungsgericht ex aequo et bono einen Betrag von 10.000 Euro als ersatzfähigen Schaden sowie die finanzielle Gegenleistung für den Transport (400 Euro) zu.

## 28. Bezirksgericht : 28. Oktober 2018 Rechtssache 115022

- Sachverhalt: Mehrere Transporte zwischen den Parteien. Klage auf Bezahlung von Rechnungen.

Unterscheidung zwischen internationalen und nationalen Beförderungen.

- Rechtsfragen: Gilt die einjährige **Verjährungsfrist** der CMR auch für **Klagen auf Zahlungen** von Rechnungen im Zusammenhang mit Transporten?
- Die Rechtsgrundlagen: Artikel 32 CMR, Artikel 108 und 109 des luxemburgischen Handelsgesetzbuches, Artikel 2248 des luxemburgischen Zivilgesetzbuches.
- Wie entschied das Gericht: Das Gericht unterschied zwischen internationalen Transporten, die der CMR unterliegen und nationalen Transporten, die dem luxemburgischen Handelsgesetzbuch unterliegen.

Das CMR-Übereinkommen sieht eine Verjährungsfrist von einem Jahr vor, die drei Monate nach Abschluss des Beförderungsvertrags beginnt. Diese Verjährungsfrist kann aus Gründen unterbrochen werden, die gemäß dem Recht des Gerichts, bei dem der Rechtsstreit anhängig ist (d.h. im luxemburgischen Recht), vorgesehen sind. Die schriftliche Reklamation hemmt die Verjährung nur bei Klagen gegen den Frachtführer, nicht aber bei Zahlungsklagen des Frachtführers gegen seine Kunden.

Das Gericht stellte fest, dass die in der CMR vorgesehene Jahresfrist für alle Klagen gilt, die in irgendeiner Weise mit der durch die CMR geregelten internationalen Güterbeförderung zusammenhängen. „Sie gilt sowohl für Klagen des Absenders oder des Empfängers gegen den Frachtführer im internationalen Straßengüterverkehr als auch für Klagen des Frachtführers gegen seinen Kunden.“

Das Gericht analysierte schließlich die Daten der Transportaufträge und anschließend die Daten der Anzahlungen auf die Rechnungen, die eine einfache Vermutung für die

Annahme der Rechnungen darstellen ( Berufungsgericht 07.01.2004 Rechtssache 26937).

Auf der Grundlage von Artikel 109 des Handelsgesetzbuches (Grundsatz der angenommenen Rechnung) und Artikel 2248 des Zivilgesetzbuches (Unterbrechung der Verjährung durch Anerkennung des Rechts durch den Schuldner) stellte das Gericht fest, dass die Verjährung durch die Anerkennung der Schuld aufgrund der vorbehaltlosen Zahlung der Anzahlungen unterbrochen wurde. Bei der Berechnung der Verjährungsfrist stellte das Gericht jedoch ebenfalls fest, dass der Antrag für die CRM-Transporte verspätet ist.

In Bezug auf die im Großherzogtum durchgeführten Beförderungen stellte das Gericht fest, dass luxemburgisches Recht anwendbar ist und dass Artikel 108 Absatz 3 des Handelsgesetzbuchs eine Verjährungsfrist von zwei Jahren für die Zahlungsklage des Frachtführers vorsieht.

Die Zahlungsklage wurde teilweise für begründet erklärt.

## 29. Bezirksgericht: 7. März 2019 Rechtssache 87574

- Sachverhalt: CMR-Transport von drei Paletten mit Mobiltelefonen. Transport im Auftrag eines Spediteurs, der einen Frachtführer beauftragt hat. Verschwinden der drei Paletten bei der Ladungskontrolle am Zielort.

Kurzer Halt des Fahrers (weniger als 10 Minuten) während der Fahrt in einer Werkstatt, um Ersatzteile zu holen.

Diskussion über den Verbleib der gestohlenen Waren.

Fahrer nicht am Entladevorgang beteiligt (kein Zugang zu den Räumlichkeiten bei Ankunft, Sattelaufliieger an der Einfahrtsschleuse des Lagerhauses geparkt, keine seitliche Sicht auf das Lagerhaus von außen).

- Rechtliche Fragen: Einfluss des **Speditionskommissionsvertrags**? Anwendung der CMR?  
Rolle des **Frachtbriefs**?  
Begriff der **Entladung** und Verantwortung bei der Entladung?
- Rechtsgrundlagen: Artikel 1 (1), Artikel 4 und 6, Artikel 17 (2) und 23 (3) CMR  
Artikel 18 des Warschauer Abkommens; Artikel 96 bis 102 des luxemburgischen Handelsgesetzbuches
- Wie entschied das Gericht? Die CMR ist auf den Speditionsvertrag nicht anwendbar, was lediglich bedeutet, dass ihre Bestimmungen normalerweise nicht das Verhältnis zwischen dem Auftraggeber und dem Spediteur regeln. Der Auftraggeber und der Spediteur können jedoch freiwillig vereinbaren, ihren Vertrag den Bestimmungen der CMR zu unterwerfen. Die Bestimmungen der CMR finden jedoch automatisch auf das Verhältnis

zwischen dem Spediteur und dem Straßenfrachtführer Anwendung. Im vorliegenden Fall ist die CMR anzuwenden, um die Frage einer möglichen Haftung des Frachtführers zu klären.

Der Frachtbrief stellt nicht den Beförderungsvertrag dar, sondern dient lediglich als Beweis für dessen Bestehen. Wenn der Beförderungsvertrag unstreitig ist, ist es daher irrelevant zu prüfen, ob der Frachtbrief alle in Artikel 6 CMR vorgesehenen Angaben enthält.

Der Fahrer bestätigte, dass die drei Paletten in der Mitte des LKW verstaut waren. Der Kläger hat keinen Beweis dafür erbracht, dass die Paletten während des kurzen Stopps während der Fahrt verschwunden sind. Es wird davon ausgegangen, dass der Frachtführer für den Verlust der Ware bis zur Ablieferung haftet.

Das Gericht stellte klar, dass die Ankunft des LKW am Bestimmungsort den Beförderungsvertrag nicht beendet. Der Frachtführer muss das Gut noch an den Empfänger abliefern. Die Ablieferung ist die Handlung, durch die der Frachtführer das Gut dem Empfänger übergibt, der es annimmt. Damit endet der Beförderungsvertrag und das Gut geht in die Obhut des Empfängers über. Die Entladung kann entweder vor der Ablieferung, wenn sie dem Frachtführer obliegt, oder nach der Ablieferung, wenn sie dem Empfänger obliegt, erfolgen. Die CMR legt jedoch nicht fest, wer für diese Tätigkeit verantwortlich ist. Dies bleibt daher der Vereinbarung der Parteien überlassen.

Im vorliegenden Fall sagt die Vereinbarung der Parteien nichts über die Person des Schuldners der Entladungsverpflichtung aus.

Aus den Umständen ist zu schließen, dass der Wille der Parteien dahin ging, dass der Fahrer an den Entladearbeiten überhaupt nicht beteiligt sein sollte, so dass er weder auf seine Kosten noch unter der Aufsicht des Frachtführers arbeiten sollte.

Das Gericht stellte fest, dass der Beförderungsvertrag vor der Entladung endete, da diese vom Empfänger vorgenommen wurde, und wies darauf hin, dass die Tatsache, dass der Empfänger einen einseitigen Vermerk über das Fehlen von drei Paletten angebracht hat, ohne Folgen für den Frachtführer ist.

Die Richter kamen zu dem Schluss, dass der Kläger nicht bewiesen hat, dass die Paletten zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme und dem Zeitpunkt der Ablieferung verschwunden sind, und lehnen daher die Schadensersatzklage gegen den Frachtführer ab.

### 30. Bezirksgericht 17.05.2019 Rechtssache 2018-04646

- Sachverhalt: Transportrahmenvertrag zwischen den Parteien A (Luxemburg) und B (Österreich) mit einer Gerichtsstandsklausel für die Gerichte Luxemburgs und strengeren Schadenersatzpflichten als in der CMR vorgesehen.

B hat den Transport an ein polnisches Unternehmen C vergeben.

Beförderung von Lebensmitteln (26 Paletten) in einem Kühllastwagen von Italien nach Polen. Auf dem Frachtbrief ist eine Temperatur von „0 bis +4 °C“ angegeben. Die Temperatur am Bestimmungsort ergibt eine Temperatur von 11 °C, dann 8 °C. Die Temperatur wurde dann auf 8 °C abgesenkt.

Eine Aufzeichnung der Temperaturen im Inneren des LKW war nicht möglich, da der entsprechende Mechanismus nicht funktionierte.

Ein Gutachten wird von der Versicherung des Auftraggebers angefordert. Der Fahrer weigert sich, das „Survey Inspection Protocol“ zu unterschreiben.

Der Fahrer gibt an, dass er eine Pause von 9,5 Stunden eingelegt hatte, während der das Kühlaggregat jedoch regelmäßig in Betrieb war. Sie gaben eine Temperatur von 4,5 °C bis 4,8 °C an.

Der Kunde ließ die gesamte Ware vernichten und meldete die Kosten der Vernichtung und den Wert der Ware.

- Rechtliche Fragen: **Örtliche Zuständigkeit** der luxemburgischen Gerichte? **Tragweite des Gutachtens** des vom Versicherer beauftragten Sachverständigen?
- Rechtsgrundlagen: Art. 17, 17 (5) , 18, 18 (4), 23 (3) , 23 (4), 25, 27 und 31 (1) CMR, sonst Vertrag, sonst Art. 1782 ff. des Zivilgesetzbuches, sonst Art. 103 des Handelsgesetzbuches.
- Wie entschied das Gericht? Das Gericht erkannte die Gerichtsstandsvereinbarung an, ohne deren Ausschließlichkeit anzuerkennen. Hinsichtlich des Sachverständigengutachtens stellt das Gericht fest: „Da ein Vertreter des Frachtführers bei der Besichtigung anwesend war und das C&L-Gutachten den Parteien zur freien Erörterung vorgelegt wurde, kann es als Beweismittel berücksichtigt werden.“

Das Gericht bejahte die Haftung des Frachtführers, wandte jedoch Art. 23 (3) und die damit verbundene Haftungsbeschränkung an und stellte gleichzeitig fest, dass der in der CMR festgelegte Höchstbetrag nicht erreicht wurde. Das Gericht verurteilte den Frachtführer daher zur Zahlung von Schadenersatz.

Hinsichtlich der Vernichtungskosten stellte das Gericht auf der Grundlage von Art. 23 (4) CMR fest, dass die Vernichtungskosten nicht als mit der Beförderung zusammenhängende Kosten anzusehen sind. Darüber hinaus war das Gericht der Ansicht, dass gemäß Artikel 41 CMR jede vertragliche Vereinbarung, die direkt oder indirekt von den Bestimmungen der CMR abweicht, nichtig ist, so dass der Auftraggeber keine über die Bestimmungen der Artikel 23 und 25 CMR hinausgehende Entschädigung verlangen kann.

Bei der Frage der Verzugszinsen berücksichtigte das Gericht die Zinsen ab einer Mahnung, die als Reklamation gilt (Artikel 27 CMR).

- Sachverhalt: Transportrahmenvertrag zwischen den Parteien A (Luxemburg) und B (Österreich) mit Gerichtsstandsklausel für die Gerichte Luxemburgs und strengeren Schadenersatzpflichten als in der CMR vorgesehen.

B hat den Transport an ein polnisches Unternehmen C vergeben.

Beförderung von Lebensmitteln (32 Paletten) in einem Kühllastwagen von Polen nach Albanien. Die im Frachtbrief angegebene Temperatur beträgt „von +14°C (+/- 2°C)“.

Kurz nach der Abfahrt wird der LKW auf der Autobahn in einen Verkehrsunfall verwickelt und schwer beschädigt. Der Kühlanhänger wurde durch den Aufprall stark beschädigt. Das Fahrzeug wird in eine Werkstatt geschleppt, um das Fahrzeug und die Ware zu untersuchen.

Die Versicherung des Auftraggebers gibt ein Gutachten in Auftrag, an dem der von der Versicherung des Frachtführers B beauftragte Sachverständige teilnimmt.

Der Empfänger weist die beschädigte Ware zurück, der Auftraggeber lässt die gesamte Ware vernichten und macht die Vernichtungskosten und den Wert der Ware geltend.

- Die Rechtsfragen: **Örtliche Zuständigkeit** der luxemburgischen Gerichte? **Verjährung des Anspruchs** gegen den Frachtführer?
- Rechtsgrundlagen: Artikel 17, 23, 25, 27, 31 (1), 32 und 41 CMR, ansonsten Vertrag, ansonsten Artikel 1782 ff. des Zivilgesetzbuches, ansonsten Artikel 103 des Handelsgesetzbuches.
- Wie entschied das Gericht? Das Gericht stellte die Gerichtsstandsklausel fest, ohne ihre Ausschließlichkeit durch Bezugnahme auf frühere Entscheidungen zwischen denselben Parteien zu bestimmen.

Zur Prüfung der Verjährungsfristen analysierte das Gericht die Begriffe „Beschädigung“ und „Totalverlust“ und kam zu dem Schluss, dass kein Totalverlust des Gutes vorliege, da der Auftraggeber einen Teil des Gutes zurückerhalten habe, um es zu vernichten. Es wendet dann Artikel 32 (1) CMR an und verweist auf die Lehre, wonach die Verjährungsfrist mit dem Tag beginnt, an dem das Gut wieder in Besitz genommen wurde.

Das Gericht wandte jedoch Artikel 32 (2) CMR an und stellte fest, dass die Verjährungsfrist gehemmt wurde, weil die der Reklamation beigefügten Dokumente dem Auftraggeber nicht zurückgegeben wurden, so dass die Haftungsklage gegen den Frachtführer nicht verjährt ist.

Der Frachtführer beantragte die Nichtigkeit bestimmter Klauseln des Beförderungsvertrages auf der Grundlage von Artikel 41 CMR. Das Gericht führte dazu aus: „Es ist daran zu erinnern, dass die durch die CMR eingeführte Haftungsregelung ein Minimum der öffentlichen Ordnung für die Begünstigten des internationalen Straßengüterverkehrs darstellt, da bestimmte Klauseln, die darauf abzielen, die Haftung

des Straßengüterverkehrsunternehmers zu verschärfen oder die Entschädigungshöchstgrenze zu erhöhen, gültig sind (JurisClasseur Transport; Fasz. 776), um zu dem Schluss zu gelangen, dass die angefochtenen Klauseln des Beförderungsvertrags gültig sind, auch wenn sie die durch die CMR vorgesehene Haftungsregelung verschärfen.

Das Gericht erinnerte daran, dass Artikel 17 (2) CMR vorsieht, dass der Frachtführer den vollständigen und sicheren Beweis dafür zu erbringen hat, dass der Schaden auf die geltend gemachte Ursache zurückzuführen ist, indem er die Ursachen des Schadens aufklärt, und dass der Haftungsbefreiungsgrund ein ungewöhnliches, nicht alltägliches Ereignis betrifft, das in seiner Ursache unvermeidbar und in seinen Folgen unüberwindbar ist. Das Gericht war der Ansicht, dass der Frachtführer es weiterhin versäumt hat, die genauen Umstände des Unfalls klar darzulegen, und dass, obwohl sich aus dem von der polnischen Polizei erstellten Protokoll ergibt, dass der Fahrer des Fahrzeugs, das den Lastkraftwagen mit der Ware gerammt hat, einen Fehler begangen hat, daraus nicht folgt, dass der Unfall für den Fahrer des Lastkraftwagens unvermeidbar und unüberwindbar war.

In Bezug auf die Forderung nach teilweiser Entlastung, die darauf beruhte, dass der Auftraggeber die gesamte Ware vernichtet hatte, obwohl nur ein Teil davon beschädigt worden war, stellte das Gericht fest, dass der Schaden durch den Unfall und den anschließenden Ausfall des Kühlaggregats verursacht wurde und nicht durch die Entscheidung, die Ware zu vernichten. Der Frachtführer wäre für alle Faktoren verantwortlich, die den Schaden verursacht haben.

Hinsichtlich der Vernichtungskosten stellte das Gericht auf der Grundlage von Art. 23 (4) CMR fest, dass die Vernichtungskosten nicht als mit der Beförderung zusammenhängende Kosten anzusehen sind. Darüber hinaus war das Gericht der Ansicht, dass gemäß Art. 41 CMR jede vertragliche Vereinbarung, die direkt oder indirekt von den Bestimmungen der CMR abweicht, nichtig ist, so dass der Auftraggeber keine über die Bestimmungen der Art. 23 und 25 CMR hinausgehende Entschädigung verlangen kann.

Hinsichtlich der Verzugszinsen berücksichtigte das Gericht die Zinsen ab dem Schreiben des Bevollmächtigten des Auftraggebers, das als Reklamation gilt (Art. 27 CMR).

### **32. Berufungsgericht :20.04.2021 Rechtssache 201-00837 (Nr. 50/21)**

Sachverhalt: Ein luxemburgischer Hersteller von Schokoladenlebensmitteln (A) beauftragt ein österreichisches Unternehmen (B) mit einem Transport in das Vereinigte Königreich. Dieser Transport ist Teil eines Rahmenvertrags zwischen den beiden Unternehmen, die in ständiger Geschäftsbeziehung stehen. Der Rahmenvertrag enthält eine Klausel über die ausschließliche Zuständigkeit, die nur die luxemburgischen Gerichte als Gerichtsstand für alle Streitigkeiten zwischen den Parteien bestimmt (29 (2) des Rahmenvertrags).

Frachtführer B hat den Transport an ein litauisches Unternehmen (C) weitergegeben.

Die Ladung wird in einer deutschen Fabrik übernommen. An der britischen Kontrollstelle in Calais entdeckt die Polizei, dass sich 14 illegale Migranten an Bord des Lkw befinden (die einen Teil der Waren des Lkw verzehrt hatten). Der Auftraggeber berief sich auf eine grobe Fahrlässigkeit, die darin bestand, dass der Fahrer den LKW nachts auf einem unbewachten Parkplatz in der Nähe von Dünkirchen abgestellt hatte.

Nach dieser Kontrolle versiegelte die britische Polizei den LKW und der Fahrer machte sich wieder auf den Weg zum Endempfänger im Vereinigten Königreich. Am Zielort angekommen wurde die Entladung der Ware vom Empfänger verweigert und die Ware an die deutsche Fabrik zurückgeschickt, wo sie auf Anweisung des Auftraggebers vollständig vernichtet werden sollte.

A forderte vom Frachtführer B 60.000 GBP, die dem Gesamtverlust der Ware entsprachen, mit der Begründung, dass Migranten illegal in den LKW gelangt seien, wodurch die Ladung kontaminiert und für den menschlichen Verzehr ungeeignet geworden sei, da die Qualität und die hygienische Unversehrtheit nicht mehr gewährleistet gewesen seien.

In der ersten Instanz stellte das Bezirksgericht fest, dass die Gerichtsstandsklausel gültig war und nicht gegen die CMR-Bestimmungen verstieß, um die Haftung des Frachtführers dem Grunde nach zu bejahen.

Der Frachtführer berief sich auf eine vollständige, ansonsten teilweise Befreiung (Artikel 17 (2) und Artikel 17 (5) CMR) und darauf, dass die Verweigerung der Entladung ohne detaillierte Untersuchung des Gutes und die vollständige Zerstörung des Gutes durch seinen Kunden einzige und ausschließliche Ursachen des Schadens seien.

In der ersten Instanz war das Gericht hingegen der Ansicht, dass der Schaden durch das illegale Eindringen der Migranten in den LKW entstanden sei, so dass die Vernichtung der gesamten Ware auf der Grundlage der Verordnung 852/2004 und des Vorsorgeprinzips im Lebensmittelbereich erforderlich sei. Der Schaden wurde dann auf den Wert der Ware festgelegt.

Da kein Beweis für eine grobe Fahrlässigkeit vorlag, ließ das Gericht die Haftungsbeschränkungen der CMR zu.

Das Gericht stellte jedoch fest, dass es dem Frachtführer obliegt, eine Gegenexpertise der Ware zu beantragen, wenn die Schlussfolgerungen des vom Auftraggeber in Auftrag gegebenen Berichts insbesondere hinsichtlich des Ausmaßes des Schadens oder der Kontamination anfechtbar sind.

Die Rechtsfragen: Territoriale Zuständigkeit der luxemburgischen Gerichte? Konflikt zwischen den Bestimmungen der CMR und dem Rahmenvertrag, der die Haftung des Frachtführers verschärft? Artikel 31 und 41 CMR.

Klagebefugnis von A, da diese von ihrem Versicherer entschädigt wurde?

Die Rechtsgrundlagen: Artikel 17, 23, 25, 29, 31 und 41 CMR; Artikel 1782 ff. des Zivilgesetzbuches; Artikel 103 des Handelsgesetzbuches.

Wie entscheidet das Berufungsgericht? Die CMR Convention ist ein Text der öffentlichen Ordnung, der die Anwendung des nationalen Rechts ausschließt, außer in den Punkten, in denen er darauf verweist oder die er nicht regelt und dass der Richter sie von Amts wegen anwenden muss und die Parteien außer in den von ihr vorgesehenen Fällen nicht von ihr abweichen können (Cour de cass. fr. 30.09.2009, n°de pourvoi 08-15026).

Die CMR enthält Bestimmungen des internationalen materiellen Rechts, die an die Stelle des nationalen Rechts treten, das nach dem Kollisionsrecht des angerufenen Gerichts anwendbar wäre. Sie bildet einen Block, der in der Regel in sich geschlossen ist.

Artikel 41 erklärt jede direkt oder indirekt davon abweichende Klausel für absolut nichtig. Die CMR ist sowohl für die Vertragsstaaten als auch für die Parteien des Beförderungsvertrages verbindlich.

Aus Artikel 31 CMR ergibt sich, dass die Parteien eine Gerichtsstandsklausel vereinbaren können und dass in diesem Fall der frei gewählte Gerichtsstand zusätzlich zu den in der CMR vorgesehenen ebenfalls zuständigen Gerichten gilt, ohne diese zu verdrängen. Eine von den Parteien vereinbarte Gerichtsstandsklausel kann nur eine ergänzende Rolle spielen, da es dem Kläger stets freisteht, den Rechtsstreit vor einem der nach Artikel 31 bestimmten Gerichte anhängig zu machen.

Die Frage der Wirksamkeit einer Vertragsklausel, die die ausschließliche Zuständigkeit eines Gerichts begründet, blieb offen.

Nach herrschender Meinung wäre eine Gerichtsstandsklausel, die die anderen in Artikel 31 CMR bezeichneten Gerichtsstände ausschließt, nach Artikel 41 CMR unwirksam. Die Gerichtsstandsklausel ist also nicht ausschließlich. Das Gericht bezog sich ferner auf ein belgisches Kassationsurteil vom 21. Januar 2010 (n°C08.0246 N) und stellte fest, dass Artikel 29 (2) des zwischen den Parteien geschlossenen Rahmenvertrags gegen Artikel 31 CMR verstößt, da er die ausschließliche Zuständigkeit eines Gerichts festlegt und jede Wahlmöglichkeit ausschließt.

Das Gericht fragte sich anschließend, ob die Klausel, die gegen eine Vorschrift der öffentlichen Ordnung verstößt, insgesamt nichtig ist oder ob sie nur in Bezug auf die Ausschließlichkeit eingeschränkt werden muss. Kann der Richter eine Klausel retten, indem er ihren Anwendungsbereich einschränkt, um sie an der Schwelle der von der Rechtsordnung akzeptierten Angemessenheit zu halten?

Das Gericht legte seine Argumentation im Zusammenhang mit missbräuchlichen Klauseln (EuGH 14.06.2012 C-618/10, Rn. 71) dar und kam zu dem Schluss, dass es, abgesehen von dem Fall, in dem der Gesetzgeber den Richter ausdrücklich ermächtigt, Vertragsklauseln, die gemäß Art. 1134 des Zivilgesetzbuches an die Stelle des Rechts desjenigen treten, der sie aufgestellt hat, umzuformulieren oder anzupassen, nicht seine Aufgabe ist, den Vertrag umzuformulieren oder eine Vertragsklausel zu zerpfücken, um herauszufiltern, was gültig ist.

Das Gericht stellte fest, dass Artikel 29 (2) des Rahmenvertrags eine Einheit bildet und, da er mit Artikel 31 CMR nicht vereinbar ist, gemäß Artikel 41 CMR insgesamt für nichtig erklärt werden muss, um zur örtlichen Unzuständigkeit der luxemburgischen Gerichte zu gelangen.

## B. WELCHE LEHREN SIND AUS DIESEN STREITIGKEITEN ZU ZIEHEN?

In schematischer Form sind dies die wichtigsten Lehren.

Anmerkung: Die Praxis hat gezeigt, dass die Transport- und Logistikbranche sehr reaktionsfähig und vernetzt ist, vor allem auf Betreiben der Versicherungsgesellschaften, aber eine Erinnerung an die Grundprinzipien ist nie verkehrt.;

Sorgfältige Planung des Transports von wertvollen Gütern (LKW-Typ, Diebstahlsicherung, bewachte Stellplätze, Abfahrts- und Ankunftszeiten, Rastplätze, sichere Ankunftsmöglichkeiten).

Im Falle eines Zwischenfalls (Beschädigung, Unfall, Diebstahl, Verspätung usw.) sehr schnell mit den betroffenen Akteuren reagieren: Fahrer, Versicherer, Sachverständige, Gutachter.

Schulung des Personals im Hinblick auf korrektes Verhalten (z. B. Vorbehalte auf Frachtbriefen /Aufbewahrung von Beweisdokumenten, Kontaktpersonen bei Problemen, Risikomanagement) bzw. möglichst Vermeidung nachteiliger Aussagen bei Untersuchungen, insbesondere bei durch Versicherungsgesellschaften beauftragten Sachverständigen.

Schulung des Personals im Umgang mit Beförderungsdokumenten (obligatorische Angaben, Rolle der Beteiligten, Vorbehalte in Frachtbriefen, Beweissicherung).

Die Rollen der verschiedenen Beteiligten und ihre Verantwortlichkeiten in den ausgetauschten Dokumenten genau festlegen (Verstauer, Verlader, Umschlagsbetrieb, Kommissionär, Fahrer, Kontrolleur usw.).

Schriftliche Aussagen von Fahrern, aber auch von Zeugen oder externen Beteiligten im Falle eines Vorfalles vorsehen, um ausreichende Beweise für den Sachverhalt zu haben.

Denken Sie daran, dass es nicht die Aufgabe der mit dem Fall betrauten Rechtsanwälte ist, als Privatdetektive aufzutreten, um die Elemente des Falles in Anwesenheit zahlreicher Beteiligten mit unterschiedlichen Rollen, die nicht immer klar definiert sind, zu ermitteln.

Es sei daran erinnert, dass die Richter die Haftungselemente auf der Grundlage der verfügbaren Beweise und der Besonderheiten jedes Falles in concreto beurteilen. Ein schlecht vorbereiteter Fall ist daher schnell verloren.

Seien Sie wachsam und lassen Sie Ihre Mitarbeiter regelmäßig schulen und wenden Sie sich vorbeugend an Rechtsexperten!

François CAUTAERTS  
Rechtsanwalt – Partner  
MOLITOR Avocats à la Cour SARL  
[francois.cautaerts@molitorlegal.lu](mailto:francois.cautaerts@molitorlegal.lu)

Herzlichen Dank an den Dokumentationsdienst der Generalstaatsanwaltschaft des Großherzogtums Luxemburg