

KOMMENTAR ZUR FRACHTFÜHRERHAFTUNG:

Das „Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)“, das am 19.5.1956 in Genf unterzeichnet worden war, ist in Österreich am 2.7.1961 in Kraft getreten. Es regelt das internationale Straßengütertransportrecht praktisch europaweit. Es gilt überdies seit Inkrafttreten des Binnen-Güterbeförderungsgesetzes seit 27.7.1990 gem. § 439 a HGB (nunmehr § 439a UGB) mit geringfügigen Modifikationen auch für rein innerösterreichische Straßengüterbeförderungen.

Bereits aus der Präambel zur CMR ergibt sich die Absicht der Vertragsstaaten, die Bedingungen für den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr einheitlich zu regeln, insbesondere hinsichtlich der in diesem Vertrag verwendeten Urkunden und hinsichtlich der Haftung des Frachtführers. Die CMR gilt für Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, sofern die übrigen in Art. 1 Abs. 1 CMR normierten Voraussetzungen gegeben sind.

Kernstück der CMR ist die in Kapitel IV CMR (Art. 17 bis 29 CMR) geregelte Haftung des Frachtführers für Verlust und für Beschädigung des Gutes sowie für Lieferfristüberschreitung. In diesem Kapitel werden vor allem die Haftungsvoraussetzungen, die Haftungsbefreiungsgründe, die Grundsätze über die Beweislastverteilung und über die Berechnung der Entschädigung und deren Begrenzung festgelegt.

Die Transformation dieser völkerrechtlichen Normen in eine erzwingbare innerstaatliche Verpflichtung erfolgte nach verfassungsmäßiger Genehmigung des Nationalrates, nach Ratifikation und nach Verlautbarung im Bundesgesetzblatt. Die CMR ist somit materielles österreichisches Recht geworden und gem. Art. 41 CMR zwingend anzuwenden und zwar unabhängig vom Wohnsitz der Vertragspartner oder deren Staatszugehörigkeit.

Gem. Art. 1 Abs. 1 CMR gilt das Übereinkommen „für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen“.

Anknüpfungspunkt ist also nicht die Beförderung selbst, sondern ausschließlich der dieser zugrunde liegende Beförderungsvertrag. Dies bedeutet, dass nach Abschluss des Beförderungsvertrages (also noch vor Transportbeginn) auch unmittelbar vorangehende vorbereitende Maßnahmen der Vertragspartner in den Geltungsbereich der CMR fallen. Andererseits ergibt sich daraus, dass die CMR grundsätzlich auch dann anzuwenden ist, wenn es nicht oder nicht zur vollständigen Ausführung des Transportes gekommen ist.

Das Übereinkommen gilt nur für entgeltliche Beförderungsverträge. Kaufmannseigenschaft des Frachtführers bzw. Gewerbsmäßigkeit ist von Art. 1 Abs. 1 CMR nicht vorausgesetzt. Das Übereinkommen ist daher insbesondere auf den sogenannten Werkverkehr oder etwa auf unentgeltliche Gefälligkeitsbeförderungen nicht anwendbar.

Speditionsverträge iSd § 407 HGB (jetzt UGB), die lediglich die Besorgung einer Güterbeförderung zum Gegenstand haben, fallen nicht in den Geltungsbereich der CMR. Hingegen unterliegen Frachtverträge, die der Spediteur zur Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtung gegenüber seinem Auftraggeber mit einem Straßenfrachtführer abschließt, den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Schuldet jedoch der Unternehmer nicht das Verbringen von Beförderungsgut an einen bestimmten Ort, sondern bloß die Stellung eines bemannten Transportfahrzeuges zur beliebigen Beladung und Fahrt nach Anweisung des Auftraggebers, so liegt ein Lohnfuhrvertrag vor und kein Frachtvertrag, der diesfalls den Bestimmungen der CMR nicht unterliegt. Wesentlich ist die wahre Vertragsgestaltung im Innenverhältnis. Die CMR gilt nur dann, wenn die Übernahme zur Beförderung Hauptinhalt der getroffenen Vereinbarung ist. Bei Vermietung eines Fahrzeuges zwecks Durchführung eines Transportes haftet der Vermieter nicht nach CMR.

Die CMR ist nur dann anzuwenden, wenn die Straßengüterbeförderung „mit Kraftfahrzeugen“ vertraglich vereinbart war. Als Fahrzeug iSd Übereinkommens gelten gem. Art. 1 Abs. 2 CMR Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger.

Die CMR gilt nicht für Güterbeförderungen mit Fahrzeugen, die von Tieren gezogen werden. Sie gilt auch nicht für Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden, für Beförderungen von Leichen sowie für die Beförderung von Umzugsgut.

Für die Anwendung der CMR ist die Bezeichnung als „Frachtführer“ nicht wesentlich. Denn es kommt ausschließlich auf den Inhalt des abgeschlossenen Beförderungsvertrages an. Ob sich der „Frachtführer“ als Transportunternehmer, Spediteur, Express-, Service-, Schnell-, Paket-, Botendienst oder sonst wie bezeichnet, ist unwesentlich. Rein speditionelle Tätigkeiten iSd §§ 407 ff HGB/UGB unterliegen nicht der CMR. Gem. § 412 HGB/UGB haftet jedoch der Spediteur bei Selbsteintritt als Frachtführer, wenn er befugt ist, die Beförderung selbst auszuführen. Außerdem haftet der Spediteur gem. § 413 Abs. 1 HGB/UGB als Frachtführer, wenn er sich mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat. Überdies haftet der Spediteur gem. § 413 Abs. 2 HGB/UGB als Frachtführer, wenn er die Versendung des Gutes zusammen mit Gütern anderer Versender bewirkt (Sammelladungsspedition).

Unter kombiniertem (auch gemischtem oder multimodalem) Verkehr bezeichnet man die Güterbeförderung mit mindestens zwei verschiedenen Transportmitteln auf Grundlage eines einheitlichen Frachtvertrages und eines einheitlichen Beförderungsdokumentes für die gesamte Transportstrecke. Bei Vorliegen der in Art. 2 CMR festgesetzten Voraussetzungen gilt die CMR auch für „multimodale Beförderungen“.

Art. 2 CMR gilt nur dann, wenn aufgrund eines (im Übrigen der Erfordernissen des Art. 1 CMR entsprechenden) einheitlichen Frachtvertrages auf einen Teil der vertraglichen Beförderungsstrecke das mit dem Gut beladene Kraftfahrzeug ohne Umladung mit einem Verkehrsmittel einer anderen Art befördert wird. Unter diesen Voraussetzungen gilt die CMR auch für Transporte Straße/See- und Binnenschiff, Straße/Schiene und Straße/Flugzeug, somit also für den gesamten internationalen „Huckepack-Verkehr“.

Die grundsätzliche Haftung des Straßenfrachtführers nach der CMR erfährt in jenen Fällen des Huckepack-Verkehrs, in denen vertragsmäßig eine Umladung des Gutes nicht erfolgt ist, insoweit eine Änderung, als anstelle der CMR-Haftung die Haftung nach den Beförderungsbedingungen des Huckepack-Trägers eintritt, sofern der Nachweis erbracht wird, dass Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist nicht durch Handlungen oder Unterlassungen des Straßenfrachtführers verursacht worden sind, sondern durch Ereignisse während der Huckepack-Beförderung, die nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein können. In diesen Fällen richtet sich somit die Haftung des Frachtführers nicht nach der CMR, sondern insoweit nach den Beförderungsbedingungen des Huckepack-Trägers, sofern für dieses Beförderungsmittel zwingende Regelungen bestehen. Sind solche zwingenden gesetzlichen Vorschriften nicht vorgesehen, bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nach der CMR.

Die Regelung des Art. 2 CMR soll somit sowohl den Absender als auch den Frachtführer vor unzumutbaren Benachteiligungen schützen. Im Interesse des Absenders liegt es, ohne Nachforschungen über den tatsächlichen Schadensort, seinen unmittelbaren Vertragspartner in Anspruch nehmen zu können. Der Straßenfrachtführer haftet jedoch seinem Auftraggeber nur in jenem Umfang, als er selbst nach den zwingenden Regeln des Huckepack-Verkehrsträgers in der Lage ist, Regressansprüche gegen den von ihm beauftragten Unterfrachtführer durchzusetzen.

Die Anwendung des Art. 2 CMR kann der Straßenfrachtführer nicht dadurch umgehen, dass er eine ursprünglich gar nicht vereinbarte Umladung vornimmt. Eine solche vertraglich nicht vorgesehene Umladung sichert die Anwendbarkeit der CMR.

Die Parteien des Beförderungsvertrages sind der Absender und der bzw. bei Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer iSd Art. 34 CMR auch mehrere Frachtführer. Der Empfänger bzw. der allenfalls von ihm namhaft gemachte Dritte wird auch nach Übergang der Verfügungsberechtigung nicht Vertragspartner des

(zwischen Absender und Frachtführer) abgeschlossenen Frachtvertrages. Allerdings räumt die CMR dem Empfänger gewisse Rechte (als begünstigtem Dritten) ein.

Absender im frachtrechtlichen Sinn ist der Auftraggeber des Frachtführers. Er muss nicht Eigentümer des zu befördernden Gutes sein. Auch der Spediteur ist Absender, wenn er auftrags des Versenders Transportaufträge im eigenen Namen an Frachtführer erteilt. Auch Frachtverträge zwischen dem Haupt- und dem Unterfrachtführer unterliegen der CMR. Der jeweilige Hauptfrachtführer (Vormann) ist stets im Verhältnis zu dem von ihm beauftragten Unterfrachtführer (Nachmann) Absender im frachtlichen Sinn, und zwar mit allen sich hieraus ergebenden Konsequenzen. Und gem. Art 17 CMR hat jeder Vormann die Möglichkeit, seinen Vertragspartner (also den Nachmann) direkt in Anspruch zu nehmen.

Der Abschluss des CMR-Beförderungsvertrages ist an keine bestimmte Form gebunden. Art. 4 CMR verweist darauf, dass der Beförderungsvertrag in einem Frachtbrief festgehalten wird. Allerdings berührt das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages, der den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen bleibt. Dem Frachtbrief kommt somit grundsätzlich keine konstitutive, sondern nur deklaratorische Bedeutung zu. Er ist nur eine Beweisurkunde und dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages. Nach einzelnen Bestimmungen der CMR kommt jedoch dem Frachtbrief als Urkunde und Sperrpapier besondere Bedeutung zu (Art. 7 Abs. 3 CMR; Art. 9 CMR; Art. 12 Abs. 2 bis 7 CMR; Art. 13 CMR; Art. 17 Abs. 4 lit a CMR; Art. 22 CMR; Art. 24 CMR; Art. 26 CMR; Art. 30 CMR; Art. 34 CMR und Art. 35 CMR). Überdies ist die erste Ausfertigung des Frachtbriefes, die dem Absender auszufolgen ist, für die Ausübung des Verfügungsrechtes über das Gut bedeutsam; die zweite Ausfertigung, die gem. Art. 5 Abs. 1 CMR das Gut begleitet, ist für den Empfänger bestimmt; die dritte Ausfertigung behält der Frachtführer. Die vorbehaltlose Unterfertigung durch den Empfänger auf dieser Frachtbriefausfertigung dient dem Frachtführer als Empfangsbestätigung und

gleichzeitig (allerdings widerlegbar) zum Nachweis dafür, dass der Empfänger das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand übernommen hat.

Kernstück der CMR ist die Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung (die sogenannte Obhutshaftung) und die Haftung für Lieferfristüberschreitung (Verspätungshaftung). Diese Haftungstatbestände sind in Kapitel IV (Art. 17 bis 29) CMR ausführlich und abschließend geregelt. Haftungssonderregelungen sind in Art. 17 Abs. 3 CMR (bei Fahrzeugmängel und bei Vermieterverschulden), in Art. 6 Abs. 1 lit k CMR (Fehlen der Unterwerfungsklausel im Frachtbrief), in Art. 11 Abs. 3 CMR (unrichtige Verwendung von Urkunden), in Art. 12 Abs. 7 CMR (Nichtausführung von Weisungen des Verfügungsberechtigten), in Art. 16 Abs. 2 CMR (Auswahlverschulden bei Einlagerung des Gutes bei einem Dritten) und in Art. 21 CMR (Verletzung der Pflicht zur Einziehung von Nachnahmen).

Art. 17 CMR regelt die Haftung des Frachtführers nur insoweit erschöpfend, als Verluste und Beschädigungen des Gutes während des Obhutszeitraumes eingetreten sind oder sich Ansprüche aus einer Lieferfristüberschreitung ergeben. Kapitel IV CMR enthält aber keine abschließende Regelung in dem Sinne, dass der Frachtführer außer für die dort genannten Vertragsverletzungen nicht haften soll. Er kann somit nach allgemeinem (innerstaatlichem) Schuldrecht etwa auch wegen positiver Vertragsverletzungen in Anspruch genommen werden, soweit eben nicht die in der CMR enthaltenen Sondervorschriften die vertragliche Haftung des Frachtführers abschließend geregelt haben. Trifft die CMR keine Sonderregelung, gelangen somit die allgemeinen Haftungsbestimmungen des jeweils anzuwendenden nationalen Rechtes zur Anwendung.

Gem. Art. 17 Abs. 1 CMR erstreckt sich der Haftungszeitraum von der Übernahme des Gutes bis zu dessen Ablieferung. Zum Ausgleich für die strenge Obhuts- und Verspätungshaftung sieht die CMR zahlreiche Haftungsbefreiungsgründe vor. Überdies ist die Entschädigung dem Umfang nach begrenzt. Gem. Art. 3 CMR haftet der Frachtführer auch für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der

Beförderung bedient, soweit diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtung gehandelt haben.

Gem. Art. 17 Abs. 1 CMR haftet der Frachtführer für Verlust und Beschädigung des Gutes, sofern der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt, sowie für Überschreitung der Lieferfrist, ohne dass der Absender schuldhaftes Verhalten des Frachtführers beweisen müsste. Gem. Art. 17 Abs. 2 CMR ist der Frachtführer von dieser Haftung befreit, wenn die Güter- oder Verspätungsschäden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden sind, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Die Beweislast hierfür trifft den Frachtführer.

Gem. Art. 17 Abs. 3 CMR kann sich der Frachtführer, um sich von seiner Haftung zu befreien, weder auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges noch auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters berufen. Art. 17 Abs. 4 CMR enthält einen Katalog von typischen Transportrisiken, bei deren (bewiesenem) Vorliegen (allerdings widerlegbar) vermutet wird, dass der Schaden aus einzelnen oder mehreren Umständen der dort bezeichneten Transportgefahren entstanden ist. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch beweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Art. 17 Abs. 5 CMR führt zur Schadensteilung für den Fall, dass bei einzelnen Schäden sowohl haftungsbefreiende Umstände als auch Umstände zu berücksichtigen sind, für die der Frachtführer einzustehen hat.

Nach dem klaren Wortlaut des Art. 17 Abs. 1 CMR ist die Haftung des Frachtführers für das Gut auf den Zeitraum zwischen Übernahme des Gutes und dessen Ablieferung abgestellt. Auf den Zeitpunkt des Abschlusses des Beförderungsvertrages kommt es nicht an. Die CMR-Haftung ist gegenüber der bürgerlich-rechtlichen

Vertragshaftung, aber auch im Vergleich zur Haftung nach HGB/UGB wesentlich verschärft. Der Grund für diese verschärfte Frachtführerhaftung wird einerseits damit begründet, dass das Transportgut während der Beförderung zahlreichen Transportrisiken ausgesetzt ist, andererseits aber auch damit, dass nach Übergabe des Gutes an den Frachtführer der Absender keine unmittelbare Einwirkungsmöglichkeit auf das Gut mehr hat. Vom Frachtführer wird deshalb die Anwendung der äußersten – im konkreten Fall möglichen und vernünftigerweise zumutbaren – Sorgfalt verlangt. Diese verschärfte Frachtführerhaftung rechtfertigt andererseits die in Art. 17 Abs. 2 CMR und Art. 17 Abs. 4 CMR vorgesehene Haftungsbefreiungsgründe und die in der CMR vorgesehenen zeitlichen und umfänglichen Haftungsbegrenzungen.

Gem. Art. 29 Abs. 1 CMR kann sich der Frachtführer auf die Bestimmungen des Kapitels IV der CMR, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht (das ist nach der österreichischen Rechtsprechung grobes Verschulden). Gleiches gilt gem. Art. 29 Abs. 2 CMR für die Bediensteten des Frachtführers und sonstige Personen, deren sich der Frachtführer bei Ausübung der Beförderung bedient.

Kapitel IV der CMR regelt die Obhutshaftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung sowie die Haftung für Lieferfristüberschreitung abschließend. Außerdem enthält die CMR einige Sonderhaftungstatbestände, nämlich die Haftung für das Fehlen der Unterwerfungsklausel im Frachtbrief, die Haftung für Verlust und unrichtige Verwendung von Urkunden, die Haftung für Nichtausführung nachträglicher Weisungen des Verfügungsberechtigten, die Haftung für Verletzung der Pflicht zur Einziehung von Nachnahmen und die Haftung bei Einlagerung des Gutes bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen. Kapitel IV der CMR enthält aber keine abschließende Regelung in dem Sinn, dass der Frachtführer für andere als die dort genannten Vertragsverletzungen nicht haften soll. Insoweit kann der Frachtführer auch wegen positiver Vertragsverletzung in Anspruch genommen

werden. Diesfalls sind die Haftungsbestimmungen des jeweiligen nationalen Rechtes ergänzend heranzuziehen.

Nicht geregelt sind in der CMR Ansprüche auf Frachttgelt, Ansprüche auf Vertragserfüllung oder etwa auch Fragen, die das Pfand- bzw. Retentionsrecht des Frachtführers an den beförderten Gütern regeln. Soweit nicht in der CMR Hinweise auf konkrete Rechtsordnungen enthalten sind, ist das jeweils innerstaatliche Recht ergänzend heranzuziehen, das nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechtes zu ermitteln ist. Nach österreichischem Recht sind diesfalls primär die Bestimmungen des HGB bzw. UGB und danach jene des ABGB heranzuziehen.

Bei schwerem Verschulden iSd Art. 29 CMR und bei Vorliegen einer Vereinbarung eines besonderen Wertes iSd Art 24. CMR und eines besonderen Interesses gem. Art. 26 CMR können nicht nur Sachschäden, sondern auch Sachfolgeschäden und reine Vermögensschäden unlimitiert bzw. bis zur Höhe des vereinbarten Wertes bzw. Interesses verlangt werden. Die Beweispflicht dafür trägt der Anspruchsteller.

Hauptleistungspflicht des Frachtführers ist das in seine Obhut übernommene Gut an den vertraglich vereinbarten oder nachträglich durch Weisung bzw. Verfügung des jeweils Berechtigten festgesetzten Empfängers auszufolgen. Die Nichterfüllung dieser Verpflichtung erfüllt den Tatbestand des Verlust iSd Art. 17 Abs. 1 CMR. Gänzliche Nichterfüllung dieser Verpflichtung führt zu Totalverlust, teilweise Nichtauslieferung der Sendung ist Teilverlust. Die CMR enthält keine Definition des Verlustes. Nach allgemeiner Ansicht und Judikatur ist der Begriff des Verlustes ident mit dem Verlustbegriff des § 429 HGB/UGB, wo allerdings nicht zwischen gänzlichem Verlust (Totalverlust) und teilweisem Verlust (Teilverlust) unterschieden wird.

Art. 20 CMR grenzt den Verlust von der Lieferfristüberschreitung ab. Nach dieser Bestimmung kann der Verfügungsberechtigte das Gut, ohne weitere Beweise erbringen zu müssen, als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, nicht binnen 60

Tagen nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer, abgeliefert worden ist. Diese Bestimmung normiert eine unwiderlegliche Vermutung. Es steht jedoch dem Verfügungsberechtigten frei, ob er sich auf Art. 20 CMR berufen will oder nicht. Macht der Ersatzberechtigte von dieser Möglichkeit Gebrauch, kann er dennoch beim Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, sofort benachrichtigt zu werden, wenn das Gut innerhalb eines Jahres nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird.

Eine weitere Hauptleistungspflicht des Frachtführers ist die Ablieferung des Gutes in jenem Zustand, in dem es sich bei Übernahme befunden hat. Gem. Art. 17 Abs. 1 CMR haftet der Frachtführer für die im Obhutszeitraum eingetretene Beschädigung des Gutes. Auch dieser Begriff ist in der CMR nicht näher definiert, er entspricht aber dem von § 429 HGB/UGB verwendeten Beschädigungsbegriff, worunter man allgemein die infolge einer Substanzverminderung oder einer Substanzänderung eingetretene Wertherabsetzung des Gutes versteht. Gem. Art. 25 Abs. 1 CMR ist bei Beschädigung nur die eingetretene Wertminderung des Gutes zu ersetzen. Liegt eine solche nicht vor, entfällt die Ersatzpflicht.

Eine wertmindernde Substanzveränderung und damit eine Beschädigung liegt jedoch bereits dann vor, wenn etwa Tiefkühlgut (auch nur zum Teil) an- oder aufgetaut ist und hierdurch eine Qualitätsminderung (z.B. eine Verkürzung der Vermarktungsdauer oder der Aufbrauchfrist) eingetreten ist und deshalb eine Verwertung entweder nur mit geringerem Erlös als bei der ursprünglich vorgesehenen Zweckbestimmung oder erst nach Aufwendung von Kosten (etwa für Neu- oder Umverpackung) möglich ist.

Auch bei einer Teilbeschädigung kann Ersatzpflicht für die gesamte Sendung eintreten, sofern durch diese Beschädigung eine Wertminderung der Gesamtsendung entstanden ist. In Art. 25 Abs. 2 CMR wird nämlich bei der Entschädigungsberechnung ausdrücklich unterschieden, ob die ganze Sendung oder nur ein Teil derselben durch die Beschädigung entwertet wurde.

Hauptleistungspflicht des Frachtführers ist es schließlich auch, das Gut innerhalb der vereinbarten bzw. innerhalb angemessener Frist an den Empfänger auszuliefern. Für die Überschreitung der Lieferfrist haftet der Frachtführer gem. Art. 17 Abs. 1 CMR. Ist infolge Lieferfristüberschreitung ein Schaden entstanden, hat der Frachtführer eine Entschädigung zu bezahlen, die gem. Art. 23 Abs. 5 CMR mit der Höhe des Beförderungsentgeltes limitiert ist.

Art. 23 Abs. 5 CMR begründet keine Vertragsstrafe, sondern einen echten Schadensersatzanspruch, der vom Ersatzberechtigten nachgewiesen werden muss und in Geld zu leisten ist. Dieser Schaden muss seine Ursache in der Verspätung haben. Verschulden des Frachtführers ist nicht vorausgesetzt. Er hat jedoch die Möglichkeit, sich zu exkulpieren. Die Berufung auf Haftungsausschluss als auch auf Haftungsbeschränkung des Art. 23 Abs. 5 CMR ist nur dann ausgeschlossen, wenn der Frachtführer ein schweres Verschulden iSd Art. 29 CMR zu vertreten hat.

Nach herrschender Judikatur muss der Frachtführer den Absender unter Angabe von Gründen informieren, sobald erkennbar ist, dass die vereinbarte bzw. die übliche Transportdauer nicht eingehalten werden kann. Gegebenenfalls muss der Frachtführer Weisungen des Verfügungsberechtigten vor allem dann einholen, wenn die Transportverzögerung zu einem Verderb des Ladegutes führen könnte.

In Art. 17 Abs. 1 CMR sind die Tatbestände der Obhuts- und Verspätungshaftung eindeutig definiert. Verlust bringt immer, Beschädigung gelegentlich auch Verspätungsschäden mit sich. Umgekehrt können auch Lieferfristüberschreitungen infolge der längeren Transportdauer zu Güterschäden führen.

Die Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist sind in der CMR abschließend und erschöpfend geregelt. Es kommen daher Ersatzansprüche wegen einer anderen vertraglichen Anspruchsgrundlage (so etwa wegen positiver Vertragsverletzung) hinsichtlich der Verspätungshaftung nicht zum Tragen. Der Ersatzbetrag ist grundsätzlich nach den Regeln für Güterschäden zu ermitteln, und zwar unab-

hängig davon, ob auch ein Verspätungsschaden eingetreten ist. Nur dann, wenn Güter- und Verspätungsschäden völlig unabhängig voneinander eingetreten sind, wären sowohl Güter- als auch Verspätungsschäden zu ersetzen.

Die Beweispflicht für den Verspätungsschaden und dessen Höhe trifft den Ersatzberechtigten; die Höhe des Haftungslimits (also die Höhe der Fracht) hat der Frachtführer zu beweisen.

Nur Obhuts- und Verspätungshaftung ist in der CMR abschließend geregelt. Neben den Hauptpflichten des Frachtführers, das übernommene Gut zum vereinbarten Empfänger zu befördern und bei diesem unbeschädigt und vollzählig innerhalb vereinbarter oder angemessener Frist abzuliefern, ergeben sich aus der Sorgfaltpflicht des Frachtführers verschiedene vertragliche und außervertragliche Obliegenheiten, deren Nichtbeachtung zu einer Schädigung des Absenders oder des Empfängers führen können. Es handelt sich hierbei um eine Schlechterfüllung des Beförderungsvertrages, die als „positive Forderungsverletzung“ oder „positive Vertragsverletzungen“ bezeichnet werden. In der CMR sind jedoch nur einige Fälle der Schlechterfüllung frachtvertraglicher Nebenpflichten geregelt, die als Sonderfälle positiver Vertragsverletzung zu qualifizieren sind. Dazu gehören das Fehlen der Unterwerfungsklausel im Frachtbrief (Art. 6 Abs. 1 lit k CMR), der Verlust und die unrichtige Verwendung von Urkunden (Art. 11 Abs. 1 CMR), die Nichtausführung nachträglicher Weisungen des Verfügungsberechtigten (Art. 12 CMR) sowie die Verletzung der Pflicht zur Einziehung von Nachnahmen (Art. 21 CMR). Außerdem die Einlagerung des Gutes bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen. Diese Sonderhaftungstatbestände sind in der CMR nicht abschließend geregelt, sodass insoweit das jeweils auf den Beförderungsvertrag anzuwendende nationale Recht ergänzend heranzuziehen ist. Bei Anwendung österreichischen Rechts sind die Bestimmungen des HGB/UGB und des ABGB heranzuziehen, allenfalls auch (soweit anwendbar) die Bestimmungen der AÖSp.

Fortsetzung folgt.