

Wie vereinheitlicht ist das internationale Straßenfrachtrecht – Divergenzen bei Lückenfüllung und Auslegung der CMR anhand praxisrelevanter Beispiele

Dr. Sabine Rittmeister



LEBUHN &
PUCHTA

Gliederung

- I. Einleitung
- II. Anwendung von Kollisionsnormen
 - 1. Interne Kollisionsnormen der CMR
Praxisbeispiel: Der alte Zopf – Art. 29 CMR
 - 2. Allgemeine Kollisionsnormen
Praxisbeispiel: Der verdorbene Apfelsaft – Art. 23 Abs. 1 CMR
- III. Autonome Auslegung
 - a) Theorie
 - b) Praxis
 - aa) Praxisbeispiel: Anwendungsbereich – Art. 1 CMR
 - bb) Praxisbeispiel: Zigarettendiebstahl – Art. 23 Abs. 4 CMR
 - cc) Praxisbeispiel: Passivlegitimation in der Frachtführerkette – Art. 34 ff. CMR

I. Einleitung

1. Wesen der CMR

Internationales Einheitsrecht

Beitrag zur europäischen Rechtsvereinheitlichung, aber geografischer Anwendungsbereich nicht auf Europa beschränkt

2. Grenzen der Rechtsvereinheitlichung

a) Regelt nur grenzüberschreitende Transporte

Rein innerstaatliche Transporte unterliegen nationalem Recht

b) CMR enthält Lücken

keine vollständige Kodifikation

b) Auslegung der CMR in den Vertragsstaaten nicht einheitlich

II. Anwendung von Kollisionsnormen – Lückenfüllung durch nationales Recht

1. Interne Kollisionsregeln der CMR
 - CMR definiert Lücke für einige wenige Fragen selbst
(Beispiele: Art. 5, 16, 20, 29, 32 Abs. 3)
 - Spezielle Kollisionsnorm, die allgemeinem IPR (Rom-I-VO) vorgeht
 - Nicht abdingbar durch Partei-Vereinbarung
 - Praxisbeispiel: Art. 29 CMR
 - Rechtsbegriff: „Verschulden, welches dem Vorsatz gleich steht“
 - Recht des angerufenen Gerichts
⇒ Lex fori
 - Kritikpunkte
 - Sachlicher Grund für Anknüpfung an lex fori?
 - Naheliegend wäre Vertragsstatut
 - Einladung zum „forum shopping“
 - Parteiwille nicht höherrangig

2. Allgemeine Kollisionsnormen

- a) Anwendungsbereich für Allgemeine Kollisionsnormen
 - CMR enthält eine Regelungslücke (Beispiele: Zustandekommen + Wirksamkeit des Beförderungsvertrags)
 - Keine eigene Kollisionsnorm der CMR

- b) Anwendung Kollisionsrecht
 - Im Bereich der EU gilt Rom-I-VO
 - Besonders relevant: Vertragsstatut
 - aa) Rechtswahl, Art. 3 Rom-I-VO
 - bb) Objektive Anknüpfung, Art. 5 Abs. 1 Rom-I-VO

c) Praxisbeispiel: Verdorbener Apfelsaft

- Problem: Vorliegen einer Regelungslücke

- Sachverhalt

Verunreinigung von Apfelsaftkonzentrat bei Transport im Tankwagen. Verunreinigte Ware wird in Tank des Empfängers gefüllt. Dadurch Schaden an bereits vorher im Tank befindlicher Ware

- Unterschiedliche Lösungen in NL und in Deutschland

NL: Fall nicht von Art. 17 I CMR erfasst → Regelungslücke (+)

D: Es handelt sich um Folgeschaden, der durch Art. 23 CMR ausgeschlossen wird → Regelungslücke (-)

III. Autonome Auslegung

1. Theorie

- a) Auslegung der CMR unterliegt Art. 31-33 der Wiener Vertragsrechtskonvention (WVRK)
- b) Ziel: einheitliche Rechtsanwendung in den Vertragsstaaten
- c) Auslegung darf nicht auf Basis von nationalem Begriffsverständnis erfolgen, sondern aus der CMR selbst
- d) Maßgebend sind englischer und französischer Text, nicht aber die deutsche Übersetzung (abgestimmt zwischen Deutschland, Österreich und Schweiz)
- e) Auslegungskriterien nach Art. 31 WVRK
 - Wortlaut
 - Systematik
 - Entstehungsgeschichte
 - Sinn und Zweck

- f) Wünschenswert: Berücksichtigung der Auslegungspraxis in anderen Vertragsstaaten
- g) Problem: CMR sieht keine Regelungen zur Sicherstellung einer einheitlichen Auslegung vor, EuGH nicht zuständig

2. Autonome Auslegung - Praxis

a) Praxisbeispiel:

- Anwendungsbereich – Art. 1 CMR
- Abgrenzung von Beförderungs- und Speditionsvertrag
- Deutsche Sichtweise:
Beförderungsvertrag gegeben bei Fixkostenspedition, aber ohne Rückgriff auf § 459 HGB
- Sichtweise NL:
Spediteur ist grundsätzlich kein Frachtführer

b) Praxisbeispiel Zigarettendiebstahl – Art. 23 Abs. 4 CMR

- Erstattungsfähigkeit von Verbrauchssteuern
- Sachverhalt (nach BGH, Urteil 10.12.2009, TranspR 2010, 78)
Transport von Tabakwaren von Lübeck nach Liverpool, Versand
im Steueraussetzungsverfahren, Diebstahl während des
Transports in England
- Begriff der beförderungsbedingten Kosten i.S.d. Art. 23 Abs. 4 CMR
- Rechtslage in Deutschland

BGH folgt der „engen Auslegung“:

Erstattungsfähig sind nur Kosten, die bei vertragsgemäßer
Beförderung gleichermaßen entstanden wären.

Ergebnis: keine Erstattung, es sei denn Art. 29 CMR

b) Praxisbeispiel Zigarette Diebstahl – Art. 23 Abs. 4 CMR - Fortsetzung

- Rechtslage UK

Urteil Supreme Court vom 14.06.2023 (JTI Polska Sp Zoo v Jakubowski [2023] UKSC 19)

„Weite Auslegung“ :

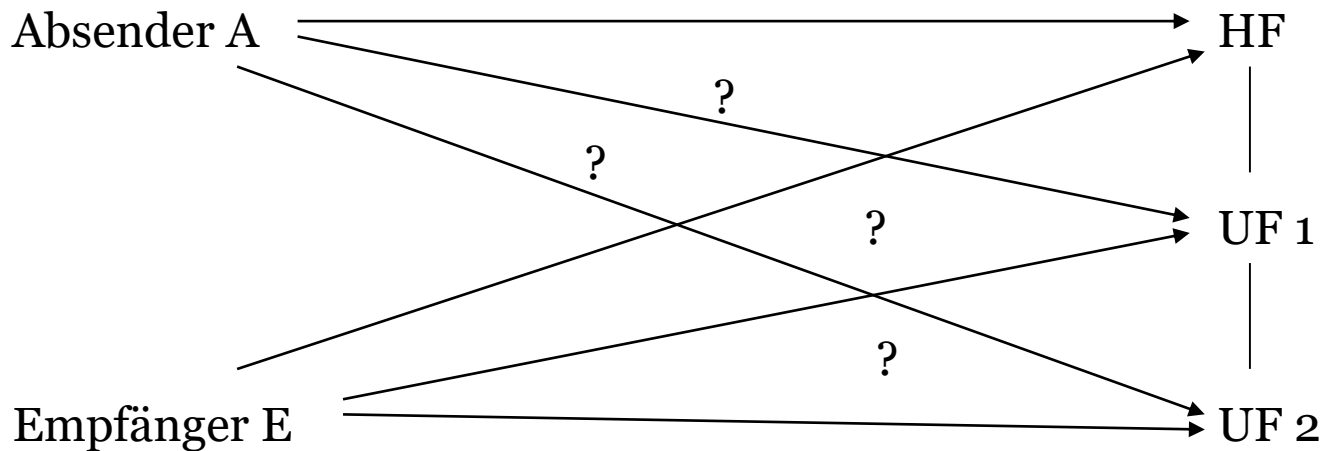
Wortlaut des Art. 23 Abs. 4 CMR enthält keine Einschränkung, erstattungsfähig sind alle Kosten des konkreten Transports

Ergebnis:

Erstattung der Verbrauchssteuern auch ohne Art. 29 CMR

c) Praxisbeispiel Passivlegitimation in der Frachtführerkette – Art. 34 ff. CMR

Fallbeispiel



Voraussetzungen für Haftung des UF 2 nach Art. 36 CMR

- deutsche Sichtweise:
 - Notwendig ist durchgehender Frachtbrief
 - In der Praxis kommt dies kaum vor
 - Art. 34 ff. CMR in Deutschland weitgehend totes Recht→ Keine Haftung des U 2 nach Art. 36 CMR

- Niederländische Sichtweise:
 - Weite Auslegung des Art. 34 CMR
 - Durchgehender Frachtbrief nicht erforderlich→ Haftung des U 2 nach Art. 36 CMR (+)

Lösung in Deutschland über Art. 13 CMR

- Rechtsprechung des BGH
 - Seit Urteil vom 14.06.2007 (BGH, TranspR 2009, 130):
Der abliefernde UF haftet dem Empfänger direkt
 - Dogmatische Begründung:
Empfänger ist Drittbegünstigter des Unterfrachtvertrags,
Anspruch aus Art. 13 CMR
 - Problem: Sperrwirkung der Art. 34 ff. CMR?
 - Neuere Rspr. des BGH (Urteil v. 13.10.2022, TranspR 2023, 364):
Erweiterung auf alle Unterfrachtführer bei identischem Empfänger
 - Wertungswiderspruch zu Art. 36 CMR?

Zusammenfassung

Gefahren für Rechtsvereinheitlichung

- Offensichtlich:

Art. 29 CMR „Divergenz ist angelegt“

- versteckt bei Identifizierung von Lücken
- versteckt bei Auslegungsdivergenzen
- sind diese Divergenzen hinzunehmen/vermeidbar?
 - ➔ Mit dem derzeit verfügbaren Instrumentarium wohl nicht

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

LEBUHN & PUCHTA
Partnerschaft von Rechtsanwälten und Solicitor mbB

Am Sandtorpark 2
D-20457 Hamburg

T + 49 (0) 40 37 47 78 - 0
F + 49 (0) 40 36 46 50



LEBUHN &
PUCHTA