

# Art. 29 CMR und der unendliche Streit um die Haftungsbeschränkung

Kolloquium DGTR am 17. März 2026

Dr. Kay Uwe Bahnsen

## ÜBERSICHT

- I. Fakten
- II. CMR und das Grundgesetz
- III. Entwicklung der Haftungsbeschränkung und ihrer Durchbrechung
- IV. Deutsche Praxis
- V. Rechtsfolgen

Das ist ja alles kaputt!  
Wer soll das bezahlen?!

Transportschäden  
Melden Sie Sich  
bei...

**Achtung:**  
**bruch-empfindlich**  
besonders die Haftung!

& O:  
Faheer  
haftet  
nie!

Vorsicht -  
Glas!!

Fuhrunternehmen  
**Knicker & Co.-**

Wir fahren fast alles  
heil!



## FAKTEN

- I. Ø Güterwert im CMR-Verkehr in der EU: ca. 6 EUR/kg
- II. Bei 20 bis 30% des beförderten Gütergewichts überschreitet der Wert die CMR Regelhaftung
- III. Aber: 50 bis 65% der beförderten Güterwerte überschreiten die CMR Regelhaftung, teils drastisch

\*alle Angaben KI-generiert

---

## FAKTEN

- Bei mehr als der Hälfte der Güterwerte führt die Haftungsbeschränkung zu einer wirksamen Regresschranke, oft auf einen einstelligen Prozentwert
- Die CMR Haftungsbeschränkung ist eher Regel als Ausnahme
- Beispiele: Genussmittel, Kommunikations- und Unterhaltungselektronik, Edelmetalle (Au: 140.000/kg, Rh: 320.000/kg)

## BREAKING LIMITATION, POWERED BY GRUNDGESETZ

Ist die CMR Haftungsbeschränkung als Enteignung verfassungswidrig?

Art. 25 GG: Die allgemeinen Regeln des Völkerrechtes sind Bestandteil des Bundesrechtes. Sie gehen den Gesetzen vor und erzeugen Rechte und Pflichten unmittelbar für die Bewohner des Bundesgebietes.

➤ Ist die CMR Völkerrecht?

## BREAKING LIMITATION, POWERED BY GRUNDGESETZ

Was ist die CMR?

- Als privatrechtsvereinheitlichendes Übereinkommen ein völkerrechtlicher Vertrag
- Als in das deutsche Recht transformiertes Einheitsrecht nur gesetzliches Sonder-Transportrecht für den internationalen Straßentransport

---

## BREAKING LIMITATION, POWERED BY GRUNDGESETZ

Die CMR hat als innerstaatlich verbindlich gemachtes Einheitsrecht einfachen Gesetzesrang, arg.: Art. 59 Abs. 2 GG, BVerfG 2 BvL 1/12 (NJW 2016, 1295)

Bei Verstoß gegen Grundrechte nichtig

- Unverhältnismäßiger Eingriff in Eigentumsgarantie?
  - Art. 14 GG nicht nur Abwehrrecht, sondern staatliche Schutzpflicht
  - Umfasst auch Restitutionsansprüche bei Verletzung durch Dritte (§ 823 Abs. 1 BGB, , §§ 242 ff StGB, §§ 111e ff., 459h ff. StPO)

# BREAKING LIMITATION, POWERED BY GRUNDGESETZ



## BREAKING LIMITATION, POWERED BY GRUNDGESETZ

- Interessen des Frachtführers zu berücksichtigen – kein Abwälzen ungewöhnlicher Betriebsrisiken des Absenders
- Absender ist nicht rechtlos wegen Art. 24, 26 CMR
- Absender kann sich versichern

## BREAKING LIMITATION, POWERED BY GRUNDGESETZ

Aber: Kann (muss) Deutschland die CMR haftungsfreundlich handhaben, insbesondere durch verfassungskonforme Auslegung?

- BVerfG 2 BvL 1/12:
  - Der Grundsatz der Völkerrechtsfreundlichkeit des Grundgesetzes verpflichtet nicht zur Einhaltung aller völkervertraglichen Normen
  - Aus dem Rechtsstaatsprinzip kann kein Vorrang des Völkervertragsrechts vor dem einfachen Bundesgesetz abgeleitet werden
  
- Grundrechtskonforme Auslegung möglich, selbst auf Kosten des Vereinheitlichungszwecks
  
- Völkerrechtliche Konsequenzen sind gesondert zu beurteilen. Eventuell Kündigungspflicht.

## ANWENDUNGSGRUNDSÄTZE FÜR EINHEITSRECHT

- Gesetzlich nicht klar, teils widersprüchlich geregelt, vgl. Art. 6, 8 EGHGB, für die CMR vgl. § 1 CMRG (der CMR „*wird zugestimmt*“, sonst keinerlei Maßgaben!)
- Direkte Anwendung des Einheitsrechts ohne Vorschaltung des allgemeinen IPR
  - Einseitige Rest-Kollisionsnorm: „im definierten Anwendungsbereich immer ich!“
  - Keine Rechtswahl zulässig
- Vorrang vor einschlägigem autonom nationalem Recht (HGB-Frachtrecht)
- Anwendung in der Fassung, die der Gesetzgeber bestimmt (wenn er etwas bestimmt)
- Interne Lücken des Einheitsrechts („stillschweigend mitgeregelte Aspekte“) sind durch ergänzende Auslegung zu füllen
- Externe Lücken (nicht geregelte Fragen) werden ggf. durch Kollisionsnormen des Einheitsrechts gefüllt (z.B. Art. 29 (1) CMR), sonst nach den allgemeinen Kollisionsnormen,
  - Vertragsschluss
  - Nebenpflichten
  - Rechtsfolgen unbeschränkter Haftung

**Übereinkommen über den Beförderungsvertrag  
im internationalen Straßengüterverkehr  
(CMR)**

**Convention on the Contract  
for the International Carriage of Goods by Road  
(CMR)**

**Convention relative au Contrat  
de transport international de marchandises par route  
(CMR)**

*(Übersetzung)*

PREAMBLE

PRÉAMBULE

PRAAMBEL

THE CONTRACTING PARTIES,  
HAVING RECOGNIZED the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,

LES PARTIES CONTRACTANTES,  
AYANT RECONNU l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

DIE VERTRAGSPARTEIEN HABEN  
IN DER ERKENNTNIS, daß es sich empfiehlt, die Bedingungen für den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, insbesondere hinsichtlich der in diesem Verkehr verwendeten Urkunden und der Haftung des Frachtführers, einheitlich zu regeln,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

SONT CONVENUES DE CE QUI  
SUIT:

FOLGENDES VEREINBART:

CHAPTER I

**Scope of application**

CHAPITRE PREMIER

**Champ d'application**

KAPITEL I

**Geltungsbereich**

## BESCHRÄNKTE OBHUTSHAFTUNG - RECHTSENTWICKLUNG

Rezeptumshaftung des römischen/gemeinen Rechts

- Voller Wertersatz bei Verlust/Beschädigung

Haager Regeln 1924:

- Summenmäßige Höchsthaftung (Art. 4 § 5)
- Kein Wegfall der Haftungsgrenzen bei qualifiziertem Verschulden vorgesehen

---

## BESCHRÄNKTE OBHUTSHAFTUNG - RECHTSENTWICKLUNG

### Art. 25 Warschauer Abkommen, 1929

*Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité,*

*si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalant au dol*

---

## BESCHRÄNKTE OBHUTSHAFTUNG - RECHTSENTWICKLUNG

Fast wörtlich übernommen in Art. 29 (1) CMR 1956

*Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.*

*The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.*

---

## ART. 29 CMR

- (1) Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, 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.

# TATBESTAND VON ART. 29 CMR

## Alternative 1: vorsätzlich

- le dommage provient de son dol
- the damage was caused by his wilful misconduct

## Bedeutungsdivergenz

### Französisches Verständnis von „dol“:

- vorsätzliches Zuwiderhandeln gegen vertragliche Pflichten, z.B. verbotenes Subkontrahieren\*
- Vorsatz muss nicht auch den Schaden umfassen\*\*

### Wilful misconduct nach englischem Verständnis:

- intentional breach - Frachtführer weiß, dass er gegen eine vertragliche Pflicht verstößt,
- oder recklessness (Frachtführer ist sich des möglichen Pflichtverstoßes oder des möglichen
- Schaden bewusst, bleibt aber gleichgültig)

\* Cour de Cass., 4. März 2008, no. 07-11.790

\*\* Cour de Cassation, 1st civil division, 4 February 1969, case no. 67-11.387

---

## TATBESTAND VON ART. 29 CMR

Alternative 2: Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht.

- *Englische Fassung: equivalent to wilful misconduct*
- *Französische Fassung: équivalente au dol*

In Deutschland § 435 HGB\*

oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde,

= „wilful misconduct“

\*BGH I ZR 95/01, TranspR 2005, 311 (313)

---

## HERKUNFT DES VERSCHULDENSMAßSTABS LEICHTFERTIGKEIT

Warschauer Abkommen i.d.F des Protokolls 1955

- Abschaffung des Verweises auf vorsatz-äquivalentes Verschulden nach dem Recht des Forums und

- Ersetzung durch:

*«s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait*

- *soit avec l'intention de provoquer un dommage,*
- *soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement,*

*pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. »*

## HERKUNFT DES VERSCHULDENSMAßSTABS LEICHTFERTIGKEIT

« témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement » / « recklessly and with knowledge that damage would probably result »

- orientiert sich an „wilful misconduct“ (nach dem Verständnis des WA 1955)
- Übernommen in zahlreichen späteren Übereinkommen, z.B.
  - Visby Regeln 1968
  - Athener Übereinkommen 1974/2004
  - Hamburg Regeln 1978
  - Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1976/96
  - Budapester Übereinkommen (CMNI) 2000
  - Rotterdam Regeln 2008

Gesetzesbegründung zu § 435 HGB

*- Beruft sich auf Visby Regeln, Hamburg Regeln, Athener Übereinkommen und Warschauer Abkommen 1955*

*- „Die Formulierung soll gewährleisten, dass an den Wegfall der Haftungsbegrenzungen und -befreiungen strenge Anforderungen zu stellen sind. Dies soll dadurch erreicht werden, dass ein Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts gefordert wird und somit der Verschuldensmaßstab in die Nähe der bewussten groben Fahrlässigkeit gebracht wird. (...) können allerdings im Einzelfall strengere Anforderungen zu stellen sein als an ein grob fahrlässiges Verhalten.“*

---

# ART. 29 CMR NACH DEUTSCHER PRAXIS

## I. Vorsatz

Auch bedingter Vorsatz reicht

Vorsatz muss nicht den Schaden umfassen

- BGH I ZR 95/01: Vorsatz muss sich „nur auf den haftungsbegründenden Tatbestand beziehen“
- Beispiel: Vorsätzliche Verletzung der vertraglich übernommenen Pflicht, nur einen deutschen Fahrer einzusetzen (BGH I ZR 95/01: sogar unabhängig von Kausalität)

Kritik:

- Diese Rechtsprechung rückt die bewusste Fahrlässigkeit in den Vorsatzbereich und lädt dazu ein, dem Frachtführer formularmäßige Pflichtenkataloge aufzuerlegen (für AGB-Kontrolle: OLG München, 23 U 1699/17, RdTW 2018, 278)
- Der haftungsrechtlich relevante Tatbestand ist bei der Obhutshaftung nicht eine Pflichtverletzung, sondern ein Obhutsschaden (dagegen BGH I ZR 40/83: „Rückgriff auf allgemeines Haftungsrecht“). Deshalb kann ein Vorsatz nur in einem Verschulden gesehen werden, das sich auf die Verhütung eines Obhutsschadens bezieht, nie in einer bloßen Nichtbefolgung einer Verhaltenspflicht
- Der BGH nimmt die Regel selbst nicht ernst: Nichtbefolgung der Pflicht, nur bewachte Parkplätze zu nutzen, ist z.B. in BGH I ZR 39/09 (TranspR 2010. 437) nur als Leichtfertigkeit eingestuft worden

## ART. 29 CMR



# ART. 29 CMR NACH DEUTSCHER PRAXIS

## II. Leichtfertigkeit im Bewusstsein der Schadenswahrscheinlichkeit

- Sorgfaltspflichten hängen vom Schadensrisiko ab
  - Wert des Guts
  - Absetzbarkeit, Verwertbarkeit
  - Beförderungsstrecke
- Individuelle Verhaltensfehler (z.B. Augenblicksversagen) sind meistens verzeihlich
- Nicht dagegen Verstoß gegen zentrale Pflichten wie Laden/Entladen, Ladungssicherung und Ablieferung an richtigen Empfänger
- organisatorische Mängel begründen regelmäßig qualifiziertes Verschulden
  - Keine Schnittstellenkontrollen
  - Keine risikoangemessene Transportplanung
  - Keine angemessene Vorsorge gegen menschliches Versagen (z.B. BGH I ZR 128/15)
- Verstoß gegen Verhaltensauflagen
 

Nach h.M. regelmäßig leichtfertig, BGH I ZR 257/03, I ZR 39/09, I ZR 119/19

Stellungnahme: Sorgfaltspflicht des Frachtführers ist durch Obhutspflicht vorgegeben und kann im Rahmen der CMR wegen Art. 41 weder vermindert noch erhöht werden

---

## RECHTSFOLGEN VON ART. 29 CMR

- I. Der Frachtführer kann sich auf die Haftungsausschlüsse, Begrenzungen und Beweislastregelungen des Kapitels IV nicht berufen
- II. Wegfall dieser Bestimmungen bildet eine externe Lücke, weil die CMR die schadensersatzrechtlichen Folgen nicht regelt, BGH I ZR 39/09
- III. Das anzuwendende Haftungsstatut richtet sich nach allgemeinem Kollisionsrecht, nicht automatisch nach der lex fori
  - I. Rechtswahl
  - II. Objektive Anknüpfung Art. 5 Rom I VO

## RECHTSFOLGEN VON ART. 29 CMR

Bei Geltung deutschen Rechts:

- Anwendung der §§ 249 ff. BGB
- Grundsätzlich voller Schadensersatz einschließlich Güterfolgeschäden wie entgangenem Gewinn
- Drittschadensliquidation

Gesetzliche Begrenzungen:

- Schadenminderungspflicht,
- Mitverschulden (z.B. unterlassener Hinweis auf hohen Güterwert, Einlieferung von Verbotsgut)
- Vorteilsausgleichung

---

## RECHTSFOLGEN VON ART. 29 CMR

Gestaltbarkeit:

- Durch AGB nach den allgemeinen Regeln?
  - Art. 29 CMR sperrt nicht
  - Aber wohl § 435 HGB („und im Frachtvertrag vorgesehene Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen“)
- Aber Individualvertraglich (§ 449 Abs. 1 HGB) bis hin zur Begrenzung auf Vorsatz
  - Art. 41 CMR sperrt nicht
  - Ausdrückliches Abweichen von § 435 HGB anzuraten



**VIELEN DANK**

Fragen?

Hamburg@blaum.de