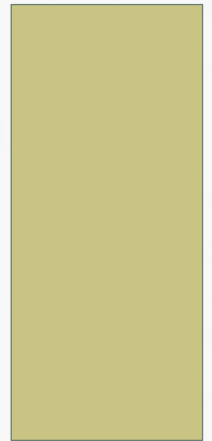


**NEUESTE TRANSPORTRECHTLICHE
RECHTSPRECHUNG DES BUNDESGERICHTSHOFS
AUS RICHTERLICHER
UND AUS ANWALTSCHAFTLICHER SICHT**

*RIBGH PROF. DR. WOLFGANG SCHAFFERT, KARLSRUHE,
RA DR. KARL-HEINZ THUME, NÜRNBERG*



I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Artikel 16 Abs. 1

Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Artikel 4 Abs. 2

Hat der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen, gleichviel, ob die Übertragung in Ausübung eines im Frachtvertrag eingeräumten Rechts oder nicht erfolgte, so haftet der Frachtführer dennoch für die gesamte Beförderung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 25 Abs. 2

Ungeachtet des Absatzes 1 und unbeschadet des Artikels 21 sind vertragliche Bestimmungen zulässig, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die

- a) durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 3 Abs. 3

Der Frachtführer bestimmt das zu verwendende Schiff. Er hat vor und bei Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand, fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannt ist und über die erforderlichen nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung der betroffenen Güter verfügt.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 19

- (2) Bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung der Güter hat der Frachtführer nur in Höhe der Wertverminderung Schadenersatz zu leisten.
- (3) Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenwert, mangels eines solchen nach dem Marktpreis und mangels beider nach dem gemeinen Wert der Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 20 Abs. 1

Vorbehaltlich des Artikels 21 und des Absatzes 4 dieses Artikels haftet der Fracht-führer in keinem Falle und aus welchem Rechtsgrund er auch in Anspruch genommen wird für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Handelt es sich bei der Packung oder anderen Ladungseinheit um einen Container und werden in der Frachturkunde nicht Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so tritt an die Stelle des Betrages von 666,67 Rechnungseinheiten der Betrag von 1.500 Rechnungseinheiten für den Container ohne die darin verstauten Güter und zusätzlich der Betrag von 25.000 Rechnungseinheiten für die in dem Container verstauten Güter

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

Leitsatz

Der Absender kann vom Frachtführer den gemäß Art. 20 Abs. 1 CMNI nach dem Gewicht der verlorenen oder beschädigten Güter berechneten Betrag nur verlangen, wenn das Gewicht in der Frachturkunde dokumentiert ist.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 21 Abs. 1

Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer kann sich nicht auf die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

Leitsatz

Der Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung nach Art. 21 Abs. 1 Satz 1 CMNI knüpft an ein eigenes qualifiziertes schuldhaftes Verhalten des Frachtführers an; ein schuldhaftes Verhalten seiner Bediensteten wird dem Frachtführer nicht zugerechnet.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 11 Abs. 3

Die Frachturkunde dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags sowie für die Übernahme der Güter durch den Frachtführer. Sie begründet insbesondere die Vermutung, dass die Güter so zur Beförderung übernommen worden sind, wie sie in der Urkunde beschrieben werden.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 1 Abs. 1

Der Frachtführer hat für jede unter dieses Übereinkommen fallende Beförderung von Gütern eine Frachturkunde auszustellen; ein Konnossement hat er nur auszustellen, wenn dies vom Absender verlangt und vor Verladung der Güter oder deren Übernahme zur Beförderung vereinbart worden ist. Das Fehlen einer Frachturkunde oder die Tatsache, dass diese unvollständig ist, berührt nicht die Gültigkeit des Frachtvertrags.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 11 Abs. 5

Die Frachtkunde enthält außer ihrer Bezeichnung folgende Angaben:

a)

f) Maß, Zahl oder Gewicht sowie Merkzeichen der an Bord verladenen

- oder zur Beförderung übernommenen Güter

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 6 Abs. 2

Der Absender hat dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftlich folgende Angaben über die zu befördernden Güter zu machen:

- a) Maß, Zahl oder Gewicht und Stauungsfaktor der Güter;
- b) Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

Leitsatz

Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, den Absender darauf hinzuweisen, dass dieser ihm das Gewicht der zu befördernden Güter nach Art. 6 Abs. 2 Satz 1 Buchst. a CMNI schriftlich mitzuteilen hat.

I. BGH, 1.6.2017 – I ZR 29/16 (CMNI)

CMNI Art. 8 Abs. 1

Der Absender haftet, auch ohne dass ihn ein Verschulden trifft, für alle Schäden und Aufwendungen, die dem Frachtführer oder dem ausführenden Frachtführer dadurch entstanden sind, dass a) die Angaben oder Hinweise nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 1 fehlen, unrichtig oder unvollständig sind.

II. BGH, 1.12.2016 – I ZR 128/25

Leitsatz

Für die Beurteilung der Frage, ob ein Verlust des Transportguts eingetreten ist, ist eine wirtschaftliche Betrachtung maßgebend. Ein Verlust ist regelmäßig anzunehmen, wenn der Frachtführer oder Verfrachter aus der Sicht des Geschädigten aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen auf unabsehbare Zeit außerstande ist, das Gut an den berechtigten Empfänger auszuliefern.

II. BGH, 1.12.2016 – I ZR 128/25

HGB § 424 (1) Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn es weder innerhalb der Lieferfrist noch innerhalb eines weiteren Zeitraums abgeliefert wird, der der Lieferfrist entspricht, mindestens aber zwanzig Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung dreißig Tage beträgt.

Art. 20 CMR : 30 Tage bei vereinbarter Lieferfrist, sonst 60 Tage nach Übernahme der Güter.

Neues HGB § 511: zweifaches der vereinbarten Lieferfrist, mindestens 30 Tage, bei Grenzüberschreitung 60 Tage.

II. BGH, 1.12.2016 – I ZR 128/25

Multimodaler Transport – Bekannter Schadensort

HGB § 452a

Steht fest, dass der Verlust, die Beschädigung oder das Ereignis, das zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers abweichend von den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären. Der Beweis dafür, dass der Verlust, die Beschädigung oder das zu einer Überschreitung der Lieferfrist führende Ereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, obliegt demjenigen, der dies behauptet.

II. BGH, 1.12.2016 – I ZR 128/25

Leitsatz

Beim multimodalen Transport eines zunächst auf dem Landweg und sodann auf dem Seeweg zu befördernden Guts sind die Lagerung eines mit Gütern bestückten Containers am Hafenterminal und die dort vorgenommene Stauung der Güter in Container Vorarbeiten für die Verfrachtung des Transportguts und daher regelmäßig der Seestrecke zuzuordnen. Das gilt auch, soweit dabei Waren aus einem für einen bestimmten Seehafen vorgesehenen Container ausgeladen und in einen für einen anderen Seehafen vorgesehenen Container eingeladen werden oder im Zuge der Verteilung der Sendungen auf die verschiedenen Container die Entladung von Gütern unterbleibt.

II. BGH, 1.12.2016 – I ZR 128/25

Zur Ergänzung :

Definition des Qualifizierten Verschuldens in HGB § 435 Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

Die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder eine in § 428 genannte Person vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat.

II. BGH, 1.12.2016 – I ZR 128/25

HGB § 428 Haftung für andere

Der Frachtführer hat Handlungen und Unterlassungen seiner Leute in gleichem Umfange zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

II. BGH, 1.12.2016 – I ZR 128/25

Leitsatz

Die von einem Container-Packunternehmen im Rahmen der Schnittstellenkontrolle bei der Entladung, Zwischenlagerung und Verladung der Transportgüter eingerichteten Kontrollmaßnahmen müssen geordnet, überschaubar und zuverlässig ineinandergreifen und sicherstellen, dass die theoretisch vorgesehenen Organisationsmaßnahmen auch praktisch durchgeführt werden. Ein handschriftlicher Vermerk des mit der Entladung eines Containers betrauten Mitarbeiters stellt keine ausreichende Kontrollmaßnahme dar, weil damit nicht wirksam verhindert wird, dass der Mitarbeiter aufgrund eines Augenblicksversagens das Begleitpapier abzeichnet, ohne die vollständige Entladung der Sendung überprüft zu haben.

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

CMR Art. 31 Abs .3

1. Wegen aller Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung kann der Kläger, ausser durch Vereinbarung der Parteien bestimmte Gerichte von Vertragstaaten, die Gerichte eines Staates anrufen, auf dessen Gebiet
 - a) der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, oder
 - b) der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.

Andere Gerichte können nicht angerufen werden

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

CMR Art. 2

Abs. 1 Wird das mit dem Gut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Luftwege befördert und wird das Gut - abgesehen von Fällen des Artikels 14 - nicht umgeladen, so gilt dieses Übereinkommen trotzdem für die gesamte Beförderung.

(Ausnahme : Abs. 2)

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

CMR Art. 17 Abs. I

Der Frachtführer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für 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.

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

CMR Art 25

1. Bei Beschädigung hat der Frachtführer den Betrag der Wertverminderung zu zahlen, die unter Zugrundelegung des nach Artikel 23 Absatz 1, 2 und 4 festgestellten Wertes des Gutes berechnet wird.
2. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen,
 - a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre;
 - b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

CMR Art. 12

Abs. 1. Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer das Gut nicht weiterbefördert, den für die Ablieferung vorgesehenen Ort ändert oder das Gut einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert.

Abs. 7. Ein Frachtführer, der Weisungen nicht ausführt, die ihm unter Beachtung der Bestimmungen dieses Artikels erteilt worden sind, oder der solche Weisungen ausführt, ohne die Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefes verlangt zu haben, haftet dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden.

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

Leitsätze

1. Eine Weisung im Sinne des Art. 12 CMR darf als einseitiges Recht zur Änderung des Beförderungsvertrags weder dessen Kern ändern noch dessen Natur betreffen
2. Eine Weisung im Sinne des Art. 12 CMR stellt eine einseitige Willenserklärung dar, die als solche zu dem Zeitpunkt wirksam wird, zu dem sie dem Frachtführer zugeht. Sie muss so in den Geschäftsbereich des Frachtführers gelangen, dass dieser von ihr nach den Umständen des Einzelfalls bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers Kenntnis nehmen kann.

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

CMR Art. 12 Abs. 5

Die Ausübung des Verfügungsrechtes unterliegt folgenden Bestimmungen:

- a) der Absender oder in dem in Absatz 3 bezeichneten Falle der Empfänger hat, wenn er sein Verfügungsrecht ausüben will, die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorzuweisen, worin die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen eingetragen sein müssen, und dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;
- b) die Ausführung der Weisungen muss zu dem Zeitpunkt, in dem sie die Person erreichen, die sie ausführen soll, möglich sein und darf weder den gewöhnlichen Betrieb des Unternehmens des Frachtführers hemmen noch die Absender oder Empfänger anderer Sendungen schädigen;
- c) die Weisungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

Leitsätze

- 3. Das Entstehen eines Weisungsrechts des Absenders gemäß Art. 12 CMR hängt nicht von der Ausstellung eines Frachtbriefs ab, sondern vom Abschluss des Beförderungsvertrags. Beim Fehlen eines Frachtbriefs hat eine Weisung daher nur den weiteren Erfordernissen des Art. 12 Abs. 5 CMR zu entsprechen.**
- 4. In der Verplombung des vom Frachtführer zur Verfügung gestellten Transportbehältnisses kann die schlüssige Weisung gemäß Art. 12 CMR zu sehen sein, das Frachtgut beim Empfänger in dem verplombten Behältnis abzuliefern.**

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

Leitsätze:

5. Ein für einen Transport vom Frachtführer eingesetzter Fahrer ist im Allgemeinen nicht bevollmächtigt, für diesen eine zu einer einseitigen Vertragsänderung führende Weisung gemäß Art. 12 CMR entgegenzunehmen.
6. Eine dem nicht empfangsbevollmächtigten Fahrer zugewandene Weisung ist nicht rechtsverbindlich. Im Falle ihrer Nichtbeachtung haftet der Frachtführer daher weder gemäß Art. 12 Abs. 7 Fall 1 CMR noch gemäß § 280 BGB.

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

CMR Artikel 32

1. Ansprüche aus einem diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist jedoch drei Jahre. Die Verjährungsfrist beginnt
- a) bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung des Gutes
 - b)
 - c)

III. BGH, 21.9.2017 – I ZR 47/16

Leitsatz

Wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, beginnt die Verjährung nach Art. 32 Abs. 1 CMR nicht schon gemäß Art. 32 Abs. 1 Satz 3 Buchst. a CMR mit dessen Andienung beim Empfänger, sondern, wenn der Absender wegen dieser Weigerung die Weisung erteilt hat, das Frachtgut zu ihm zurückzubringen, mit dem Eintreffen bei diesem.

VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT