

Internationales Handelsrecht
Arbeitspapier
Transportrecht

A. Schrifttum: Lehrbücher: *Herdegen*¹⁰ § 14 (2); *Siehr* § 29.

Monographien und Aufsätze: Allgemein: *Bellardita*, Fachanwalt: Einführung in das Transport- und Speditionsrecht, JuS 2006, 136 – 140; *Fremuth/Thume*, Kommentar zum Transportrecht (2000); *Helm*, Speditionsrecht⁴ (1994) = Großkommentar zum HGB; *Koller*, Transportrecht⁸ (2013); MünchKomm zum HGB VII³ (2013); *Reithmann/Martiny(-Mankowski)*, Internationales Vertragsrecht⁷ (2010) Rn. 2571 ff.; *Kronke/Melis/Schnyder(-Kadletz/Bürskens)*, Handbuch Internationales Wirtschaftsrecht (2005) Rn. E 1 ff.; *Otte*, § 7 Internationales Transportrecht, in: *Tietje* (Hrsg.), Internationales Wirtschaftsrecht (2009); *Neufang*, Internationales Privat- und Prozessrecht für den Fachanwalt im Speditions- und Transportwesen (2. Aufl. 2011).

Straßentransport: *Herber/Piper*, CMR - Internationales Straßentransportrecht (1996); *Thume*, Kommentar zur CMR³ (2013).

Lufttransport: *Tonner*, Haftung von Luftfahrtunternehmen, in: Gebauer/Wiedmann (Hrsg.), Zivilrecht unter europäischem Einfluss (2. Aufl. 2010) 705-748; *Giemulla/R. Schmid*, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, 4 Bde.

Seetransport: *Czerwenka*, Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (2013)

Eisenbahntransport: *Kunz*, Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, TranspR 2005, 329 - 345

Internetlink für die Gesetzestexte (Deutsche Gesellschaft für Transportrecht): www.transportrecht.org

Fallbearbeitung: *Schwerdtfeger/Voigt*, Vulkanaschewolke des »Eyjafjallajökull« – Rechte bei Flugausfällen wegen Luftraumsperrung, JA 2010, 772-777; *Schellenbach*, Immer Ärger mit der Bahn, JuS 2013, 239-245.

B. Fälle

Fall 1: „Angetauter Fisch“

Das Speditionsunternehmen K übernahm den Versand tiefgekühlter Fischereiprodukte von Hamburg nach Wien. Hierbei erteilte es B den Auftrag, die Meeresfrüchte am 30.09. 1988 zu laden und am 3.10.1988 bei einer „Kühlung während der gesamten Transportdauer von minus 18° Grad C“ zu transportieren. Der Fahrer des Lkw übernahm am Freitag, den 30.09.1988, das Tiefkühlgut in Hamburg und stellte den Kühl-Lkw mit der Fracht im Laufe des 1.10.1988 auf dem Betriebsgelände seiner Firma ab. Am Montagmorgen, 3.10.1988, stellte sich heraus, dass die Ware angetaut war und die Kerntemperatur der Ware bei ca. 2° minus lag. K verlangt nunmehr Schadensersatz. Der Fahrer sei von der falschen Einstellung des Kühlaggregats unterrichtet gewesen und habe gleichwohl nichts unternommen, so dass sich B wegen des grob fahrlässigen Verhaltens ihres Erfüllungsgehilfen gem. Art. 29 CMR nicht auf irgendwelche Haftungsausschlüsse berufen könne. Zu Recht? (OLG München 16.1.1991, TranspR 1992, 181)

Fall 2: „Festgefahren“

K beauftragte den Frachtführer B, die für ihn in England hergestellte Yacht „Lilly“ zunächst von der Herstellerwerft über den Ärmelkanal nach Frankreich und von dort auf dem Landweg zum Mittelmeer zu befördern. Der Landtransport wurde von den französischen Behörden genehmigt und von Polizei begleitet. Nahe Montpellier blieb die Yacht an einer Brückenunterführung hängen. Hierdurch entstand ein Schaden von 328.000 €. B lehnt die Haftung für die Beschädigung ab, da ein unvermeidliches Ereignis vorliege (BGH 10.4.2003, RIW 2003, 719 = NJOZ 2003, 1845).

Fall 3: „Raubüberfall in Süditalien“

Ein deutscher Exporteur transportiert Waren nach Italien. Dort wird der Fahrer bei einem Halt überfallen. Streitig ist, ob der Verlust der Ware grobfahrlässig war (BGH 13.11.1997, NJW-RR 1998, 896 = JuS 1998, 846 Bericht *Hohloch*).

Fall 4: „Blumen aus Peru“

K und B schlossen einen Luftfrachtvertrag über die Beförderung von Schleierkraut von Lima/Peru nach Frankfurt a.M. Als die Blumen am Flughafen von Lima angeliefert wurden, machte B nicht von der an Ort und Stelle verbreiteten Übung unter Luftfrachtführern Gebrauch, die Temperatur des vorgekühlten Frachtgutes zu messen. Der Luftfrachtbrief der B enthielt allerdings eine Klausel, wonach das Frachtgut „in apparent good order and conditions“ in Empfang genommen worden sei. B transportierte die Blumen dann vertragswidrig auf der Strecke Paris- Frankfurt a.M. mit dem LKW. Die Blumen kamen nicht nur verspätet, sondern auch verdorben in Frankfurt a.M. an, was auch nach sofortiger Prüfung rechtzeitig gerügt wurde. Die B bestreitet nunmehr jedoch, die einwandfreie Anlieferung am Flughafen in Lima durch K (OLG Frankfurt 12.7.1993, IPRspr. 1993 Nr. 45 = RIW 1994, 68).

Fall 5: „Würstchen für Moskau“

V verkaufte an K Dosenwürstchen, die direkt an die O in Moskau geliefert werden sollten. Mit dem Transport beauftragte V zu einem Fixkostenpreis die B. Im Frachtbrief erscheint als Frachtführer die B. Ohne dass dies der V bekannt war, schaltete B die in Amsterdam ansässige R ein. Die Dosenwürstchen sind nicht in Moskau angekommen. Der LKW mit der Fleischware war per Schiff nach Klaipeda/Litauen gebracht worden, saß dort aber fest. Nach 60 Tagen war die Fracht noch immer nicht in Moskau angelangt. V verlangt Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises unter Hinweis auf Art. 20 I CMR (LG Hamburg 29.7.1994, RIW 1994, 775).

Fall 6: „Verspätung in Teheran“

Das Speditionsunternehmen K beauftragte am 21.08.1989 die B gegen eine Pauschalvergütung Frachtgut bis zum 21.09.1989 aus den Niederlanden nach Teheran/Iran zu transportieren. Das Gut sollte mit LKWs nach Bayern gebracht und dort zum Weitertransport nach Russe/Bulgarien auf Binnenschiffe verladen werden. In Russe sollte das Gut auf LKWs umgeladen und danach in höchstens 8 Tagen nach Teheran befördert werden. Die Fracht kam in Russe jedoch erst am 14. bzw. 17. 09.1989 an und wurde statt mit LKWs mit der Eisenbahn nach Istanbul gebracht und mit LKWs später nach Teheran weiterbefördert, wo es erst nach und nach bis Mitte November 2005 abgeliefert wurde. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Lieferfrist führte zu erheblichen Produktionsverzögerungen. Hierüber war die Auftraggeberin der K so verärgert, dass sich K gezwungen sah, ihr 175.000,- € zu zahlen. Diese Summe verlangt K nunmehr von B. Zu Recht? (BGH 30.9.1993, BGHZ 123, 303 = NJW 1993, 3331).

Fall 7: "Interfrigo"

Das Unternehmen Intercontainer Interfrigo SC (ICF) mit Sitz in Belgien schloss mit den niederländischen Unternehmen Balkenende BV sowie MIC Operations BV einen Chartervertrag zur Güterbeförderung zwischen Amsterdam (Niederlande) und Frankfurt a. M. (Deutschland). ICF hatte nach diesem Vertrag MIC insbesondere Waggons zur Verfügung zu stellen und den Eisenbahntransport sicherzustellen. Balkenende handelte für Rechnung von MIC. MIC, welche ihre Ladekapazitäten an Dritte vermietet hatte, war für den gesamten operativen Teil der Güterbeförderung verantwortlich. Eine Rechtswahlvereinbarung wurde nicht getroffen. Auf das noch nach dem EVÜ zu ermittelnde anwendbare Recht kam es u.a. für die Verjährung vertraglicher Ansprüche und die Klassifikation der Vertragsverhältnisse an. (EuGH 6.10.2009, Rs. C-133/08 (Intercontainer Interfrigo SC [ICF]/Balkenende Oosthuizen BV, MIC Operations BV), Slg. 2009, I-9687 = EuZW 2009, 822 = IPRax 2010, 236 m. Aufs. *Rammeloo*, 215).

C. Internationales Transportrecht

Das Internationale Transportrecht ist weitgehend durch materielles Einheitsrecht vereinheitlicht, allerdings vielfach nach den einzelnen Beförderungsmitteln zersplittert. Im Übrigen gelten die allgemeinen Regeln des Internationalen Vertragsrechts. Eine erhebliche Rolle spielen Haftungsbeschränkungen und der Schutz vor ihnen. Große Bedeutung haben für den internationalen Warenverkehr auch die Transportdokumente. Sie vertreten die Ware und werden wie diese gehandelt (vgl. §§ 444 ff. HGB). Damit ist - insbesondere im Seetransport - eine frühzeitige Verfügung über Ware möglich, die sich noch auf dem Transport befindet.

D. Europäisches, internationales Einheitsrecht, nationales Sachrecht

I. Rechtsquellen

1. Europäische Verordnungen

Es besteht keine zusammenhängende europäische Regelung. Allerdings gibt es Verordnungen zu Einzelfragen, namentlich im Lufttransportrecht (unten F IV 1), aber auch beim Eisenbahntransport (unten F III 1) und in der Binnenschiffahrt (unten F VI). Eine Sonderregelung besteht für den **Kabotage**transport (eine innerstaatliche Beförderung durch einen in einem anderen Staat niedergelassenen Unternehmer). Nach Art. 6 KabotageVO setzen sich die Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaates durch. Es gelten die zwingenden transportrechtlichen Vorschriften („Preise und Bedingungen“) des Staates, in dem Kabotage transport betrieben wird. Hierbei handelt es sich um eine allseitige Sonderanknüpfung zwingenden Wirtschaftsrechts.

2. Internationale Staatsverträge

Die einzelnen Arten des Gütertransports und bestimmte Arten des Personentransports unterliegen je nach **Transportart** (Straßen-, Schienen-, Luft-, Seetransport) eigenständigen Regelungen. Die unterschiedlichen Konventionen haben zu einer erheblichen Rechtszersplitterung geführt. Frachtgut wird oft – vor allem im Containerverkehr - nacheinander mit mehreren unterschiedlichen Transportmitteln befördert, z.B. zunächst auf der Schiene, dann auf dem Schiff und später auf der Straße (sog. multimodaler Verkehr). Hauptzweck der Transportrechtskonventionen ist die Begrenzung der **Haftung des Beförderers**. Im Allgemeinen bestehen Haftungshöchstgrenzen, die in Rechnungseinheiten, nämlich Sonderziehungsrechten (SZR) des Internationalen Währungsfonds ausgedrückt sind (vgl. auch § 431 HGB). Ein SZR betrug im Jan. 2014: 1,12 EUR. Zu beachten ist, dass das Einheitsrecht teilweise auch Vorschriften über die **internationale Zuständigkeit** enthält (z.B. Art. 31 CMR).

3. Nationales Recht

Im deutschen Recht finden sich allgemeine Vorschriften über den Frachtvertrag in den §§ 407 ff. HGB, über die Beförderung von Umzugsgut in den §§ 451 ff. HGB. Hinzu kommen spezielle Vorschriften über einzelne Beförderungsmittel. Besondere Materien bilden die Spedition (§ 453 ff. HGB) und das Lagerrecht (§ 467 ff. HGB).

II. Verhältnis der Rechtsquellen untereinander

1. Materielles Einheitsrecht

Materielles Einheitsrecht hat - soweit anwendbar - Vorrang (Art. 3 Nr. 2 EGBGB). Das gilt etwa für die Haftung bei Straßentransporten nach der CMR (dazu Fall 2 - Raubüberfall in Süditalien). Es regelt die Rechte und Verpflichtungen der Parteien. Das nationale bzw. europäische IPR ist nur noch für die Lückenfüllung heranzuziehen (vgl. Art. 7 CISG). Ob und in welchem Umfang eine Lücke besteht, ist nach dem jeweiligen, recht unterschiedlichen, Einheitsrecht zu prüfen. Teilweise verweist das Einheitsrecht auch für Einzelfragen auf nationales Recht (z.B. Art. 32 III CMR für die Hemmung der Verjährung).

2. Sonderregeln für einzelne Materien

Sonderregeln bestehen für einzelne Aspekte (insbes. Verbraucherverträge nach Art. 46b EGBGB) sowie für einzelne Vertragsverhältnisse (z. B. Time-Sharing nach Art. 46b III EGBGB). Die Art. 3 ff. Rom I-VO sind auf einzelne Materien nicht anzuwenden, so auf Verpflichtungen aus Wechseln, Schecks und anderen Inhaber- oder Orderpapieren (Art. 1 II lit. d Rom I-VO; hier greifen insbes. WG und SchG ein). Ferner nicht auf das Gesellschaftsrecht, das Vereinsrecht und das Recht der juristischen Personen (Art. 1 II lit. f Rom I-VO) sowie die Stellvertretung (Art. 1 II lit. g Rom I-VO).

E. Beförderungsverträge nach Art. 5 Rom I-VO

I. Allgemeines

Bei der Anknüpfung von Beförderungsverträgen ist zwischen **Güter- und Personenbeförderung** zu unterscheiden. Art. 5 I und III Rom I-VO regeln Verträge über die Beförderung von Gütern, Art. 5 II und III Rom I-VO Verträge über die Beförderung von Personen. **Vorrang** vor Art. 5 genießen nach Maßgabe von Art. 23, 25 f. transportrechtliche Konventionen, soweit sie Kollisionsnormen enthalten, sowie Kollisionsnormen gemeinschaftsrechtlichen Ursprungs.

Der dem **Verbraucherschutz** dienende Art. 6 Rom I-VO kommt bei Beförderungsverträgen im Grundsatz nicht zur Anwendung, vgl. Art. 6 I und IV lit. b Rom I-VO. Nur bei **Pauschalreiseverträgen** kann das Recht am gewöhnlichen Aufenthaltsort des reisenden Verbrauchers zum Zug kommen (Art. 6 IV lit. b Rom I-VO), wenn der Pauschalreisevertrag unter den in Art. 46 b EGBGB aufgeführten Umständen abgeschlossen wurde.

II. Rechtswahl

1. Freie Rechtswahl

Der (Haupt-)Vertrag unterliegt dem von den Parteien gewählten Sachrecht (Art. 3 Rom I-VO). Es herrscht Parteiautonomie. Mit Ausnahme der Art. 3 III, IV Rom I-VO handelt es sich bei der Rechtswahl nicht nur um eine materiellrechtliche Verweisung im Rahmen der lex causae und der Privatautonomie, sondern um eine kollisionsrechtliche Verweisung. Gewählt wird eine Rechtsordnung, grundsätzlich mit ihren dispositiven und nichtdispositiven Normen.

2. Art der Rechtswahl

Die Rechtswahl muss **ausdrücklich** sein oder sich mit hinreichender Sicherheit aus den Bestimmungen des Vertrages oder aus den (konkreten) Umständen des Falles ergeben (**konkludente Rechtswahl**, Art. 3 Rom I-VO).

III. Güterbeförderungsverträge (Art. 5 I Rom I-VO)

1. Das auf Güterbeförderungsverträge anwendbare Recht kann von den Parteien nach Art. 3 gewählt werden. Ein Güterbeförderungsvertrag verlangt eine Beförderungspflicht des Vertragspartners. Auch Charterverträge für eine einzige Reise und andere Verträge, die in der Hauptsache der Güterbeförderung dienen, werden erfasst (Erw. 22). Verträge, die aber lediglich der Unterstützung eines Transports dienen, sind hingegen nicht als Beförderungsverträge anzusehen (Fall 7).

2. Fraglich ist, ob **Speditionsverträge** nach § 453 HGB als Güterbeförderungsverträge anzusehen sind. Nach Erwägungsgrund 22 S. 2 bezeichnet der Begriff des Beförderers in Art. 5 I diejenige Vertragspartei, die sich zur Beförderung der Güter verpflichtet, unabhängig davon, ob sie die Beförderung selbst durchführt. Da den Spediteur i.S.d. HGB aber gerade keine Beförderungspflicht trifft, wollen viele Speditionsverträge nicht Art. 5 I Rom I-VO unterwerfen. Für Art. 4 EVÜ (= Art. 28 aF EGBGB) wurde entschieden, dass die Bestimmung nur dann auf einen Speditionsvertrag anwendbar ist, wenn dessen Hauptgegenstand die eigentliche Beförderung des betreffenden Gutes ist (EuGH 23.10.2014, C-305/13 (Haeger & Schmidt), RdTW 2014, 437).

3. Mangels Rechtswahl unterliegt der Güterbeförderungsvertrag nach Art. 5 I S. 1 dem Recht des Staates, in dem der **Beförderer** seinen **gewöhnlichen Aufenthalt** hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort, der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Die kumulative Anknüpfung in Art. 5 I S. 1 wird ergänzt durch die Berufung des Rechts des vereinbarten **Ablieferungsortes**, das **subsidiär** zur Anwendung gelangt, Art. 5 I S. 2. Abzustellen ist sowohl in Art. 5 I S. 1 als auch in S. 2 auf den bei Vertragsschluss vereinbarten Ablieferungs- bzw. Übernahmeort.

IV. Personenbeförderungsverträge, Art. 5 II Rom I-VO

1. Rechtswahl und anwendbares Recht

Einer vorrangigen **Rechtswahl** unterliegen **Personenbeförderungsverträge**. Diese Rechtswahl ist jedoch nach Maßgabe des Art. 5 II UAbs 2 **eingeschränkt**. Der Kreis der wählbaren Rechte wird dort abschließend aufgeführt. Den Begriff des gewöhnlichen Aufenthalts konkretisiert Art. 19. Im Übrigen sind hinsichtlich der Rechtswahl die allgemeinen Grundsätze des Art. 3 maßgeblich.

Soweit keine Rechtswahl getroffen wurde oder die getroffene Rechtswahl ungültig ist, ist nach Art. 5 II S. 1 das Recht des Staates anzuwenden, in dem die **zu befördernde Person** ihren **gewöhnlichen Aufenthalt** hat, falls sich in diesem Staat **auch der Abgangs- oder Bestimmungsort** befindet. Soweit dies nicht der Fall ist, gelangt das Recht des gewöhnlichen Aufenthalts des Beförderers zur Anwendung, Art. 5 II S. 2. In Sonderfällen kann mittels der **Ausweichklausel**, Art. 5 III, die objektive Anknüpfung nach Art. 5 II korrigiert werden.

2. Abgangs- und Bestimmungsort

Sowohl im Rahmen der Rechtswahl nach Art. 5 II UAbs 1 als auch für die objektive Anknüpfung nach Art. 5 II S. 1, 2 stellt sich die Frage, was unter dem **Abgangs- bzw. Bestimmungsort** zu verstehen ist. Die Verordnung stellt nicht klar, ob es auf den Abgangs- bzw. Bestimmungsort des Transportmittels oder der zu befördernden Person ankommt. Vielfach wird auf die zu befördernde Person und nicht auf das Transportmittel abgestellt.

V. Zwingende Vorschriften

Inländische international zwingende Vorschriften können durchgesetzt werden. Sonderregeln finden sich in § 449 III HGB (Kabotage), § 451h III HGB (Umzugsvertrag) und § 452d III HGB (Multimodaler Transport).

F. Einzelne Transportarten

I. Regeln für die jeweilige Transportart

Da Einheitsrecht für die jeweilige Transportart besteht und die Kollisionsregeln des Art. 5 Rom I-VO ebenfalls differenzieren, ist jeweils genau nach der jeweiligen Art des Transports zu unterscheiden.

II. Straßentransport

1. Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr

Als europäische Regelung gilt die VO Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr vom 16. 2.2011 (ABl. EU 2011 L 55/1).

2. CMR

a) Für den **grenzüberschreitenden Gütertransport auf der Straße** gilt die CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route), das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr v. 19.5.1956 (Text bei *Baumbach/Hopt*, HGB, handelsrechtliche Nebengesetze (19)). Die CMR ist seit dem 5.2.1962 in der Bundesrepublik und in fast allen europäischen Ländern in Kraft (BGBl. 1961 II 1120; BGBl. 1962 II 12).

b) Die CMR gilt **sachlich** für alle entgeltlichen Güterbeförderungsverträge durch Kraftfahrzeuge auf der Straße, jedoch nicht für die Beförderung von Post- und Umzugsgut (Art. 1 CMR). In **räumlicher** Hinsicht ist notwendig, dass die Orte, an denen die Güter übernommen und abgeliefert werden, in unterschiedlichen Staaten liegen; zumindest einer der beiden Staaten muss Vertragsstaat sein (Art. 1 I 1 CMR). Auf **persönliche** Eigenschaften der Parteien wie Wohnsitz oder Staatsangehörigkeit kommt es nicht an (Art. 1 I 2 CMR).

c) Die Regeln der CMR sind zwingend (Art. 41 CMR; allerdings abänderbar, wenn nur aufgrund vertraglicher Vereinbarung anwendbar). Sachlich geregelt werden nur der Vertragsschluss einschließlich der Frachtdokumente (Frachtbrief) und die Haftung des Frachtführers bei Schäden oder Verlust der beförderten Güter oder bei Beförderungsverzug. Im Grundsatz haftet der Frachtführer **ohne eigenes Verschulden** (Art. 17 I CMR). Ein solcher Schadensersatzanspruch umfasst nach Ansicht des BGH auch sonstige adäquat kausal verursachte zurechenbare Vermögenseinbußen des Absenders, welche dieser wegen einer Lieferungsverzögerung erleidet (vgl. Fall 6), soweit diese nicht den Wert der Fracht übersteigen. Doch kann sich der Frachtführer aus einer Reihe von Gründen, die außerhalb seiner Einflussmöglichkeiten liegen und die er nachzuweisen hat, entlasten (Art. 17 II - IV, Art. 18 CMR).

In Fall 1 wurde entschieden, dass dem Frachtführer, dem ein qualifiziertes Verschulden iSv Art. 29 CMR vorzuwerfen ist, sich nicht auf einen Haftungsausschluss nach Art. 17 II oder IV CMR berufen kann. Das Verhalten des Fahrers des Tiefkühl-Lkws, der empfindliche Lebensmittel wie Fischereiprodukte geladen hatte, war grob fahrlässig. Er hatte während einer Fahrtdauer von 20 Stunden und in Kenntnis, dass der Lkw danach mit der Ladung das ganze Wochenende beladen abgestellt wurde, jegliche Temperaturkontrolle unterlassen. In Fall 5 konnte sich der Spediteur nicht aufgrund unsicherer Transportverhältnisse darauf berufen, dass der Verlust des Gutes auch unter Anwendung äußerster Sorgfalt nicht vermeidbar war.

In Fall 2 war der Schaden nicht unvermeidbar i.S. des Art. 17 II CMR. Der Fahrer hätte nicht darauf vertrauen dürfen, dass die in der Transportgenehmigung angesprochene Durchfahrthöhe in jedem Fall gewährleistet war.

d) Gem. Art. 20 CMR gilt das Frachtgut als **verloren**, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist, oder falls keine Lieferfrist vereinbart wurde, nicht binnen 60 Tagen nach Übernahme des Gutes durch den Frachtführer abgeliefert worden ist. Es handelt sich hierbei um eine unwiderlegbare Vermutung (Fall 5).

Die **Haftungshöhe** ist bei Verlust oder Schäden am Frachtgut auf 8,33 Rechnungseinheiten [SZR] je Kilogramm Fracht begrenzt (Art. 23 III CMR).

3. Transportdokument

Der CMR-Frachtbrief ist kein Wertpapier, sondern stellt gem. Art. 9 CMR eine widerlegbare Beweisurkunde für Abschluss und Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Personen des Absenders und die vollständige Übernahme des verpackten Frachtgutes in einem äußerlich einwandfreien Zustand durch den Frachtführer dar (vgl. hierzu auch § 409 HGB). Der Frachtführer kann im nationalen deutschen Recht auch einen Ladeschein (vgl. § 444 HGB) ausstellen. Dieser ist Traditionspapier (§ 448 HGB).

4. Nationales Recht

Es gelten die allgemeinen Bestimmungen der §§ 407 ff. HGB.

III. Eisenbahntransport

1. Eisenbahnfahrgastrechte-VO Nr. 1371/2007 vom 23. 10. 2007

Als europäische Regelung ist seit 3. 12. 2009 die Eisenbahnfahrgastrechte-VO in Kraft. Sie gilt gemeinschaftsweit (dh. bei einer Beförderung im Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten) für alle Eisenbahnfahrten und -dienstleistungen, die von einem oder mehreren nach der Richtlinie 95/18/EG genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden (Art. 2 Abs. 1). Erfasst wird nicht nur der grenzüberschreitende, sondern auch der inländische Eisenbahnverkehr. Für die Haftung wird auf COTIF und CIV verwiesen, die in Anh. I der VO übernommen wurden. Die VO garantiert nur einen Mindeststandard.

2. Übereinkommen

a) COTIF

Für die Personen- und Güterbeförderung mit der Eisenbahn gilt das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF; Convention relative au transports internationaux ferroviaires) vom 9.5.1980 mit seinen beiden Anhängen A (CIV) und B (CIM). Anh. A enthält Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (ER-CIV; Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages). Der Anh. B besteht aus Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER-CIM; Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des marchandises). Ferner gibt es noch die Anl. I - IV, die Sonderregeln für den internationalen Transport von gefährlichen Gütern, Privatwagen, Containern und Expressgut vorsehen.

In der Bundesrepublik Deutschland ist die COTIF mit CIV und CIM samt Anlagen seit dem 1.5.1985 in Kraft. Eine neue Fassung der COTIF von 1999 (BGBl. 2002 II 2190) ist 2006 in Kraft getreten.

b) Transportdokument

Damit die CIM zur Anwendung gelangt, wird ein sog. durchgehender Frachtbrief verlangt. Hierbei handelt es sich um einen Frachtbrief, der die gesamte Beförderung vom Ausgangs- bis zum Endpunkt ohne (einfache oder wiederholte) Neuaufgabe abdeckt. Diese Rechtslage soll allerdings mit der noch **nicht in Kraft getretenen** Novelle der ER/CIM abgeändert werden. Das Erfordernis des Eisenbahnfrachtbriefes entfällt danach. Soweit die Voraussetzungen des Art.1 § 2 ER/CIM 1999 vorliegen, sollen die Bestimmungen der ER/CIM 1999 dann kraft Gesetzes zur Anwendung gelangen.

3. Nationales Recht

Im (gegenüber COTIF und Europäischer Eisenbahnfahrgastrechte-VO subsidiären) nationalen Recht sind für die Beförderung von Personen und Reisegepäck die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) maßgeblich, vgl. § 1 EVO. Das Güterverkehrsrecht der Bahn wurde hingegen mit dem

Transportrechtsreformgesetz (TRG) v. 1.7.1998 aus der EVO komplett ausgegliedert und in die §§ 407- 449, 452-452d HGB aufgenommen.

IV. Lufttransport

1. Verordnungen

Zu beachten ist die EG-Verordnung Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der **Nichtbeförderung** und bei Annullierung oder großer **Verspätung** von Flügen vom 11.2.2004 (ABl. EG 2004 L 46/1). Ferner gilt die EG-Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen **bei Unfällen** (VO Nr. 2027/97, geändert durch VO Nr. 889/2002, ABl. EG 2002 L 140/2).

2. Montrealer und Warschauer Übereinkommen

a) Für den Lufttransport von Personen und Gütern gilt in Deutschland seit dem 28.6.2004 das Montrealer Übereinkommen über die Vereinheitlichung bestimmter Regeln der internationalen Luftbeförderung (MontÜbk) vom 28.5.1999 (BGBl. 2004 II 459; dazu MontÜbkG v. 6.4.2004, BGBl. 2004 II 458). Es hat das frühere Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (WA) vom 12.10.1929 (RGBl. 1933 II 1039) in seiner geänderten Fassung von 1955 (BGBl. 1958 II 291) sowie das Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18.9.1961 (BGBl. 1963 II 1161) ersetzt.

b) Gem. Art. 18 WA / Art. 18 MontÜbk. hat der Luftfrachtführer den **Schaden zu ersetzen**, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenen Reisegepäck und Gütern entsteht, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung aufgetreten ist. Eine solcher Ersatzpflicht traf den Luftfrachtführer gem. Art. 20 WA nicht, wenn er bewies, dass er und seine alle erforderlichen Maßnahmen zu Verhütung des Schadens getroffen haben oder dass sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten. Bei einem verderblichen Gut musste sich der Luftfrachtführer entgegenhalten lassen, wenn er am Abgangsort sonst übliche Prüfungen des Zustandes des Frachtgutes unterlassen, vertragswidrig das Beförderungsmittel geändert und die vorgesehene Transportdauer verlängert hatte, so das OLG Frankfurt a.M. in Fall 4, welches die Ansicht vertrat, die Klausel „in apparent good order and conditions“ zeige, dass eine Zustandsprüfung bei Anlieferung des Frachtgutes vorgenommen werde. Er konnte sich insoweit nicht auf Art. 20 WA berufen.

Nunmehr ist die **Haftungsbefreiung des Luftfrachtführers** in Art. 18 II bzw. Art. 20 MontÜbk. geregelt. Danach haftet dieser nicht, wenn er nachweist, dass der Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes durch die Eigenart der Fracht oder durch ihr innewohnenden Mängel, durch die mangelhafte Verpackung etc. (Art. 18 II MontÜbk.) oder durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung der den Schadensersatzanspruch geltend machenden Person eingetreten ist (Art. 20 MontÜbk.).

3. Transportdokument

Verwendet wird ein Luftfrachtbrief (Art. 4 ff. MontÜbk.). Er stellt ein widerlegbares Beweismittel für den Abschluss und den Inhalt des Vertrages dar (Art. 11 MontÜbk.), allerdings ist die Ausstellung eines solchen nicht zwingende Voraussetzung für den Luftfrachtvertrag.

4. Nationales Recht

Im nationalen Recht sind die §§ 44 ff. des Luftverkehrsgesetzes v. 27. 3.1999 (BGBl 1999 I, 550) heranzuziehen, soweit es Passagierbeförderungen, Haftung gegenüber Dritten und öffentlich-rechtliche Angelegenheiten des Luftfrachtführers betrifft. Im Übrigen gilt das allgemeine Frachtrecht (§§ 407 ff. HGB) ausdrücklich für den Land-, Luft- und Binnengewässerverkehr (§ 407 III Nr.1 HGB). Als AGB kommen für Flugpassagiere und Frachtgut IATA-Bedingungen zur Anwendung.

V. Seetransport

1. Verordnungen

Zu beachten ist die Kabotage-VO, oben D I 1.– Ferner gilt die VO Nr. 392/2009 vom 23. 4.2009 über die **Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See**. Danach wird das Athener Übk. angewendet (Athener Übereinkommen von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See [konsolidierter Wortlaut des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See und des Protokolls von 2002 zum Übereinkommen], ABl. EU 2008 C 74 E/567). Ab Dezember 2012 gilt die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 vom 24.11.2010 über die **Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr** (ABl. EU 2010 L 334/1).

2. Haager Regeln

Im Bereich des Seetransports hat Deutschland das Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konossemente (sog. Haager Regeln, auch IÜK) vom 25.8.1924 (RGBl. 1939 II 1049) in das HGB inkorporiert. Der Anwendungsbereich wird in Art. 6 n.F. EGHGB bestimmt. Auch die Modifikationen der Haager Regeln durch die sog. Haag-Visby Rules vom 23.2.1968 hat Deutschland in das Seehandelsrecht

des HGB übernommen (BGBl. 1986 I 1120), ohne die Haag-Visby-Regeln als Übereinkommen zu ratifizieren. Das UN-Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf See vom 31.3.1978 (sog. Hamburg Rules) soll die Hague/Visby Rules ablösen, ist von Deutschland aber nicht ratifiziert worden.

3. Transportdokument

Für den Seetransport ist Transportdokument das Konnossement (§ 513 ff. HGB nF.) bzw. das "Bill of Lading" (abgekürzt: B/L). Es wird vom Verfrachter (Seefrachtführer; carrier) ausgestellt. Das Seekonnossement regelt die Rechtsbeziehung zwischen dem Verlader (der die Güter in Obhut gibt) dem Verfrachter und dem Empfänger der Ware. Ein solches Dokument hat drei Funktionen:

Das Konnossement weist als Vertragsurkunde den Inhalt des Beförderungsvertrages nach.

Es erbringt den Nachweis darüber, dass die Ware verladen wurde; soweit das B/L "clean" ist, d.h. keinen Vermerk über äußere Schäden an der Ware enthält, weist es auch den ordnungsgemäßen Zustand der Ware bei Verladung nach.

Das Konnossement stellt ein handelbares Papier dar, gegen dessen Vorlage der Beförderer (oder sonstige Besitzer der Ware, z. B. Lagerhalter) die Ware dem im Dokument benannten Inhaber herausgeben muss. Es weist damit das Recht an der Ware nach.

4. Nationales Recht

Für den Seehandel sind im nationalen Rechtsverkehr die §§ 476-619 n.F. HGB einschlägig. Unterschieden werden das Seefrachtgeschäft (carriage of goods by sea; §§ 481 ff. HGB), die Personenbeförderungsverträge (§§ 536 ff. HGB) sowie Schiffsüberlassungsverträge (Charter contracts for ships; §§ 563 ff. HGB).

VI. Binnenschifftransport

Es gilt die VO Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr vom 24.11. 2010, ABl. EU 2010 L 334/1. Ferner besteht das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) aus dem Jahr 2000. Für Deutschland ist das Übk seit 2007 in Kraft (BGBl. 2007 II 298).

VII. Multimodaler Transport

1. UN-Übereinkommen über die internationale multimodale Güterbeförderung

Der multimodale Verkehr – die Benutzung unterschiedlicher Verkehrsträger für einen einheitlichen Transport-Beförderungsvorgang – nimmt immer mehr zu, wird aber durch die Zersplitterung des Transportrechts rechtlich erheblich behindert. Das UN-Übereinkommen über die internationale multimodale Güterbeförderung (MTC) vom 24.5.1980 will hier Einheitsrecht schaffen. Die Konvention ist aber nicht in Kraft getreten (vorläufige deutsche Übersetzung TranspR 1981, 67).

2. Andere Staatsverträge

Teilweise regeln spezielle Transportrechtskonventionen Einzelfragen des multimodalen Verkehrs. Z. B. gilt die CMR auch, wenn Zwischenstrecken zu Wasser, Luft oder Schiene zurückgelegt werden und nicht nachweisbar ist, dass ein Transportschaden gerade auf der Zwischenstrecke eingetreten ist (vgl. Art. 2 II 1 CMR). Greifen derartige Regeln nicht ein, dann gilt das allgemeine IVR.

3. Transportdokument

Es gelten die auch sonst maßgeblichen Regeln.

4. Nationales Recht

Für die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln sind die §§ 452 – 452d HGB maßgeblich, welche die §§ 407 ff. HGB modifizieren. Umstritten ist die Auslegung des sachrechtlichen, aber wie eine Kollisionsnorm formulierten § 452a HGB über den bekannten Schadensort.