

## **CMR – Haftung bei internationalem Strassentransport**

Urs Schlegel  
Rechtsanwalt, Buchs

Treten bei internationalen Strassentransporten Schäden auf, so ist die Ermittlung des verantwortlichen Frachtführers nicht immer einfach. Die vom Absender eingesetzte Firma bedient sich häufig einer anderen Transportfirma (Unterfrachtführerin), welche eine weitere Firma einsetzt usw. Häufig haben weder Absender noch Empfänger eine vertragliche Beziehung zum verantwortlichen Frachtführer.

Zum Schutz der Kunden wurde am 19. Mai 1956 ein völkerrechtlicher Vertrag über den Beförderungsvertrag im internationalen Stassengüterverkehr geschlossen. Das Abkommen mit der allgemein gebräuchlichen Abkürzung CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) trat für die Schweiz im Jahr 1970 in Kraft. Die CMR gilt für alle entgeltlichen, internationalen Strassentransporte, sofern der Ort der Übernahme oder der Ablieferung des Frachtgutes in einem Vertragsstaat liegt.

Auch auf eine mündliche oder aus den Umständen hervorgehende Einigung über einen Strassentransport kommt die CMR zwingend und direkt zur Anwendung. Das nationale Recht und Parteivereinbarungen gelten nur dort, wo das Abkommen keine Regelung enthält. Geregelt wird in der CMR insbesondere die Haftung der Frachtführer bei Verlust und Beschädigung des Transportgutes. Zudem haftet der Frachtführer für seine Bedienstete und andere Personen, denen er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Frachtführer und Unterfrachtführer haften für die gesamte Strecke, wobei gegen den ersten, den letzten und den die schädigende Wegstrecke direkt Ausführenden geklagt werden kann.

In einem kürzlich vom Bundesgericht entschiedenen Fall (BGE 132 III 626) wurden Maschinen bei einem Verkehrsunfall in Bulgarien beschädigt. Sie reisten auf Risiko einer iranischen Käuferin, deren Versicherung sich beim ersten von vier Frachtführern schadlos halten wollte. Dieser stellte sich auf den Standpunkt, er sei lediglich Spediteur gewesen, weshalb die CMR nicht anwendbar sei. Zudem sei die Käuferin nicht Empfängerin des Gutes und die Versicherung könne gemäss der „Gini/Durlemann-Praxis“ nach Art. 51 Abs. 2 OR nicht Rückgriff nehmen. Das Bundesgericht entschied, dass der Beklagte als Frachtführer zeichnete und die Käuferin ab Erhalt des Gutes als dessen Empfängerin zur Klage berechtigt war. Zudem sei Art. 51 Abs. 2 OR auf eine Abtretung eines ausländischen Geschädigten an eine ausländische Versicherung nicht anwendbar. Der erste Frachtführer muss nun gegen die Unterfrachtführer Regress nehmen.