

# Bundesblatt

Bern, den 2. Mai 1969 121. Jahrgang Band I

Nr. 17

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 40.– im Jahr, Fr. 23.– im Halbjahr, Ausland Fr. 52.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratverwaltung: Permedia, Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschemattstrasse 42, 6002 Luzern, Tel. 041/23 66 66

10255

## Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr

(Vom 16. April 1969)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) zur Genehmigung zu unterbreiten.

### A. Allgemeine Bemerkungen

Dieses Übereinkommen bedeutet einen weitem Schritt zur Vereinheitlichung des im internationalen Güterverkehr geltenden Frachtrechts, die im Eisenbahn-, See- und Luftverkehr schon lange verwirklicht ist. Der Beförderungsvertrag im internationalen Eisenbahnverkehr ist geregelt durch das internationale Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) (AS 1964 1009; 1969 102). Der Beförderungsvertrag im internationalen Luftverkehr ist Gegenstand des Abkommens von Warschau vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BS 13 653), geändert durch ein am 28. September 1955 in Den Haag erstelltes Protokoll (AS 1963 665) und durch ein Zusatzabkommen, das am 18. September 1961 in Guadalajara getroffen worden ist (AS 1964 154). Was den Seeverkehr betrifft, ist unser Land dem Internationalen Übereinkommen von Brüssel vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnosmente beigetreten (AS 1954 758).

Die Notwendigkeit, den internationalen Strassenverkehr einheitlichen Regeln des Privatrechts zu unterstellen, zeigte sich erst nach dem Zweiten

Weltkrieg, als der internationale Strassengüterverkehr einen beträchtlichen Aufschwung erfahren hatte. Die CMR ist unter den Auspizien der Europäischen Wirtschaftskommission in Genf ausgearbeitet worden, und zwar auf Grund einer Vorlage des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts in Zusammenarbeit mit den Vertretern der interessierten Kreise, nämlich der Internationalen Handelskammer und der Internationalen Strassentransportunion, wie auch mit dem Internationalen Transport-Versicherungs-Verband. Die Tatsache der engen gegenseitigen Abhängigkeit zwischen dem Verkehr auf der Schiene und auf der Strasse wie auch die Notwendigkeit, die beiden Beförderungsarten auf europäischer Ebene zu koordinieren, machen es wünschbar – soweit die besonderen Verhältnisse des Strassenverkehrs keine abweichende Regelung erheischen –, dass die Vorschriften über den Beförderungsvertrag für die Eisenbahnen, wie sie in der CIM enthalten sind, und die Bestimmungen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr bestmöglich übereinstimmen. Daher werden wir uns in den nachstehenden Erklärungen sehr oft auf die CIM beziehen, sei es nur im Sinne einer einfachen Verweisung, sei es um die Verschiedenheiten der beiden Übereinkommen hervortreten zu lassen.

Zum Abschluss dieser einleitenden Bemerkungen sei erwähnt, dass die CMR durch die folgenden zehn Länder unterzeichnet worden ist: Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden und die Schweiz; acht dieser Staaten (Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Österreich und Polen) haben das Übereinkommen ratifiziert. Dänemark, Italien und das Vereinigte Königreich sind beigetreten. Das Übereinkommen steht seit 2. Juli 1961 in Kraft.

## **B. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen**

### **Kapitel I:**

#### **Geltungsbereich**

1. Damit ein Beförderungsvertrag dem Übereinkommen unterliegt (Art. 1 Abs. 1 und 2), ist erforderlich,

- a. dass es sich um eine entgeltliche Beförderung handelt,
- b. dass die Beförderung mittels bestimmter Fahrzeuge ausgeführt wird,
- c. dass die Beförderung das Gebiet zweier verschiedener Staaten berührt, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist.

a. Eigentransporte fallen naturgemäss nicht unter die CMR, da solche Beförderungen nicht Gegenstand eines Beförderungsvertrages sein können, gehören doch die zu befördernden Güter dem Frachtführer selber und werden von diesem mit eigenem Fahrzeug und mit Hilfe des eigenen Personals befördert. Andererseits genügt es nicht, dass die Beförderungen «auf Rechnung Dritter» ausgeführt werden, um der CMR zu unterliegen; es ist auch vorausgesetzt,

dass es sich um entgeltliche Beförderungen handelt, nicht aber um solche, die ohne Entgelt erfolgen.

b. Für die Anwendung der CMR sind unter «Fahrzeugen» zu verstehen Motorfahrzeuge, Sattelmotorfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, gemäss den Worterklärungen in Artikel 4 des Abkommens über den Strassenverkehr vom 19. September 1949:

Demgemäss bezeichnet der Ausdruck «Motorfahrzeug» jedes mit mechanischem Antrieb und eigener Kraft auf der Strasse verkehrende Fahrzeug, das nicht an Schienen oder elektrische Leitungen gebunden ist und üblicherweise zur Beförderung von Personen oder Gütern dient.

«Sattelfahrzeug» ist jedes Motorfahrzeug mit einem Anhänger ohne Vorderachse, der so auf dem Zugfahrzeug aufliegt, dass ein wesentlicher Teil des Gewichtes des Anhängers und seiner Ladung vom Zugfahrzeug getragen wird. Ein solcher Anhänger wird «Sattelanhänger» genannt.

«Anhänger» ist jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, von einem Motorfahrzeug gezogen zu werden.

Es ist zu bemerken, dass die Schweiz das Abkommen von 1949 über den Strassenverkehr zwar unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert hat. Dennoch ist unser Land an die Worterklärungen des erwähnten Abkommens gebunden, auf welche die CMR in Artikel 1 Absatz 2 ausdrücklich hinweist. Andererseits ergibt sich, dass der Ausdruck «Fahrzeug» in der CMR auch die für Personenbeförderungen bestimmten Fahrzeuge einschliesst, so dass also grenzüberschreitende Güterbeförderungen, die mit solchen Fahrzeugen gegen Entgelt ausgeführt werden (Personenwagen, Gesellschaftswagen), der CMR unterliegen; doch sind Beförderungen dieser Art praktisch bedeutungslos. Da Reisegepäck nicht Beförderungsgut ist, untersteht seine Beförderung nicht der CMR; ebensowenig ist es beim Eisenbahnverkehr der CIM unterworfen, wo ein besonderes Übereinkommen besteht, das den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr regelt (CIV). Da im internationalen Strassenverkehr kein gleichartiges Abkommen besteht, ist für den grenzüberschreitenden Reisegepäckverkehr auf der Strasse das jeweilige nationale Recht auf Grund der Regeln des internationalen Privatrechts jedes Staates anzuwenden.

c. Die Klausel, kraft welcher es genügt, dass das Abgangsland oder das Bestimmungsland ein Vertragsstaat sei, hat eine Regelung zur Folge, die von jener der CIM abweicht; letztere findet Anwendung auf Sendungen, bei denen die Gebiete von wenigstens zwei Vertragsstaaten berührt werden. Diese Klausel erinnert hingegen an den Begriff des internationalen Verkehrs, wie er sich im Protokoll vom 28. September 1955 über die Änderung des Warschauer Abkommens findet: «Als ‚internationale Beförderung‘ ... ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen Vertragsschliessenden Teile liegen oder, wenn diese Orte zwar im Gebiet nur eines Hohen Vertragsschliessenden Teiles liegen, aber eine Zwischen-

landung in dem Gebiet eines andern Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Hoher Vertragsschliessender Teil ist» (Art. 1 Abs. 2). In gleicher Weise sind die Bestimmungen des Übereinkommens von Brüssel auf alle in einem Vertragsstaat ausgestellten Konnossemente anwendbar (Art. 10); ebenso gelten die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden zur See nicht nur für alle internationalen Beförderungen, wenn nach dem Beförderungsvertrag entweder der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegt, sondern auch für solche internationale Beförderungen, die mit einem Schiff ausgeführt werden, das die Flagge eines Vertragsstaates führt, auch wenn das Gebiet eines Vertragsstaates nicht berührt wird.

In diesem Zusammenhang ergibt sich aus Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe *k* (wonach der Frachtbrief die Angabe enthalten muss, dass die Beförderung den Bestimmungen der CMR unterliegt) wie auch aus Artikel 31 Absatz 1 (der es dem Kläger erlaubt, nicht nur durch Parteiabrede bestimmte Gerichte von Vertragsstaaten anzurufen, sondern auch die Gerichte des Landes, wo der Beklagte Wohnsitz hat, oder des Landes, wo der Übernahmeort des Gutes oder der Bestimmungsort gelegen ist), dass die fragliche Klausel darauf tendiert, den Geltungsbereich der CMR auszudehnen. Es schien allen befürwortenden Staaten vernünftig, sich auf eine Formel zu einigen, welche den ausgedehntesten territorialen Geltungsbereich sichert, da sie ja selber damit einverstanden waren, sich dieser Regelung zu unterwerfen. Der einzige Fall, in dem das Übereinkommen nicht anwendbar ist, betrifft jenen, wo der Ort der Übernahme des Gutes in einem Nichtvertragsstaat gelegen ist und der Verfügungsberechtigte seine Tätigkeit in diesem ausübt, vorausgesetzt auch, dass auf Grund des internationalen Privatrechts dieses Nichtvertragsstaates das in diesem angerufene Gericht sein nationales Recht als allein anwendbar erachtet. Wenn aber die Kollisionsnorm des Nichtvertragsstaates auf das materielle Recht des Vertragsstaates verweist, ist das Übereinkommen anzuwenden (weil es ja das Recht des Vertragsstaates ist), jedoch immer vorbehältlich jener Bestimmungen, die mit den zwingenden Rechtsvorschriften (*Ordre public*) dieses Nichtvertragsstaates, in welchem das angerufene Gericht liegt, nicht vereinbar sind. Andererseits kann der Richter eines Nichtvertragsstaates das Übereinkommen anwenden, wenn auch nicht als gesetzliche Norm, so doch als vertraglich vereinbartes Gesetz kraft der sogenannten *Paramount-Klausel*, d. h. der Bestimmung, nach welcher die Parteien des Beförderungsvertrages sich ausdrücklich dem Übereinkommen unterstellen (Art. 6 Abs. 1 Buchst. *k* des Übereinkommens). Der Geltungsbereich des Übereinkommens ist also beschränkt, und zwar nicht nur durch den Vorbehalt des *Ordre public* im Nichtvertragsstaat, in welchem das angerufene Gericht sich befindet, sondern auch durch alle zwingenden Rechtsvorschriften dieses Staates, die vom Parteiwillen nicht abgeändert werden können.

Abgesehen von den hier erläuterten Vorschriften könnte umgekehrt das Gericht eines Vertragsstaates, der Bestimmungsland einer Beförderung aus einem Nichtvertragsstaat ist, das Übereinkommen nicht anwenden, wenn ge-

mäss Recht des Bestimmungslandes das Gesetz des Abgangslandes gilt, dieses anwendbare Recht also nicht das Übereinkommen sein kann, da doch – wie vorausgesetzt – das Abgangsland kein Vertragsstaat ist.

d. Die CMR gilt auch dann, wenn in ihren Geltungsbereich fallende Beförderungen von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen durchgeführt werden (Art. 1 Abs. 3). Dies besagt, dass der betreffende Beförderungsvertrag den Bestimmungen der CMR unterworfen ist, wenn in den Geltungsbereich des Übereinkommens fallende Beförderungen durch einen öffentlichen oder verstaatlichten Transportdienst ausgeführt werden.

2. Die CMR findet keine Anwendung auf folgende Beförderungen (Art. 1 Abs. 4):

*a. Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen erfolgen*

Diese Beförderungen sind auch nicht der CIM unterstellt, deren Artikel 3 Buchstabe *a* Gegenstände von der Beförderung ausschliesst, die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten dem Postzwang unterworfen sind.

*b. Beförderungen von Leichen*

Die Urheber der CMR fassten nur die handelsmässigen Beförderungen ins Auge, d. h. jene, die sich auf den internationalen Gütertausch beziehen, den sie zu erleichtern und zu vereinfachen trachteten, indem sie dessen rechtliche Regelung vereinheitlichten. Leichentransporte weisen aber einen besonderen Charakter auf, der es rechtfertigt, sie von der CMR auszuschliessen.

*c. Beförderungen von Umzugsgut*

Der Umzug schliesst normalerweise keine kaufmännische Operation in sich, welche für das Gut einen Wechsel des Eigentümers einschliesst. Absender und Empfänger fallen gewöhnlich in der gleichen Person zusammen, nämlich im Kunden. In der Praxis scheint es unmöglich, die Haftung des Umzugsunternehmers einzig auf die Beförderung als solche zu beschränken. Wenn der Unternehmer zugleich mit der Demontage, mit der Verpackung, mit Verrichtungen manueller Art wie auch mittels mechanischer Geräte, ferner mit Beladungen und Entladungen betraut ist, so ist nicht einzusehen, wie bei all diesen Tätigkeiten seine Haftpflicht anders geregelt sein könnte als eben auf Grund seiner Haftung als Frachtführer. Die im Übereinkommen vorgesehenen diesbezüglichen Regeln wären automatisch auf diese verschiedenartigen Verrichtungen anwendbar, welche aber bei der Ausarbeitung des Übereinkommens nicht in Betracht gezogen worden sind. Offensichtlich überschreitet also die Beförderung von Umzugsgut den Rahmen des Übereinkommens und kann für dieses praktisch keine Geltung haben. Demgemäss ist es gegeben, hiefür eine besondere Regelung vorzusehen, die den seit langem in den verschiedenen Ländern bestehenden Gewohnheiten Rechnung trägt und die sich auf die Gesamtheit

aller Verrichtungen bezieht, die zu einer Beförderung von Umzugsgut gehören. Für solche Beförderungen gilt also die CMR nicht. Da das Übereinkommen diese Beförderungen nicht definiert, wird es Sache des Richters sein, diesen Begriff zu präzisieren.

Das Unterzeichnungsprotokoll der CMR enthält eine Klausel, nach welcher die Unterzeichner sich verpflichten, über ein Übereinkommen betreffend den Beförderungsvertrag für Umzugsgut zu verhandeln. Die hierüber unter der Leitung der Europäischen Wirtschaftskommission geführten Verhandlungen haben gezeigt, dass die Zeit für den Abschluss eines solchen Übereinkommens anscheinend noch nicht gekommen ist und dass es von Vorteil war, mit der Ausarbeitung eines Normalvertrages zu beginnen und den Abschluss eines Abkommens erst ins Auge zu fassen, wenn sich aus der Anwendung des Normalvertrages die nötigen Erfahrungen ergeben haben werden.

3. Die CMR ist zwingender Natur und untersagt es den Vertragsparteien ausdrücklich, untereinander Sondervereinbarungen zu schliessen, die von den Bestimmungen des Übereinkommens abweichen (Art. 1 Abs. 5). Ausgenommen sind Sondervereinbarungen,

- a. nach denen das Übereinkommen nicht für den kleinen Grenzverkehr der Vertragsstaaten gelten soll; die Erfahrung wird zeigen, ob es zweckmässig ist, diesen Verkehr einer besondern Regelung zu unterstellen, die von der CMR abweicht;
- b. durch die für Beförderungen, die ausschliesslich auf dem Gebiet von Vertragsstaaten durchgeführt werden, die Verwendung eines das Gut vertretenden Frachtbriefes zugelassen wird.

Die ersten Entwürfe des Übereinkommens hatten diesem umstrittenen Institut ein besonderes Kapitel gewidmet. Die Delegationen waren mehrheitlich der Auffassung, dass für die beim Strassenverkehr in Betracht zu ziehenden Distanzen kein fühlbares Bedürfnis vorliege. Die Bestimmung, die es den Vertragsstaaten ermöglicht, unter sich Vereinbarungen über die Verwendung eines das Gut vertretenden Frachtbriefes abzuschliessen, ist so eng gefasst, dass sie nicht angewendet wird, wenn die Beförderung durch das Gebiet eines Staates führt, der nicht Partei einer solchen Vereinbarung ist.

Das Verbot, von der CMR abweichende Sondervereinbarungen abzuschliessen – vorbehältlich der oben unter Buchstaben *a* und *b* erwähnten Ausnahmen – bezieht sich nur auf Vereinbarungen zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien. Es hindert also diese Parteien nicht, mit einem Drittland eine vom Übereinkommen abweichende Sondervereinbarung für Beförderungen zu treffen, die auf dem Gebiet der an der Sondervereinbarung beteiligten Länder durchgeführt werden und deren Abgangs- und Bestimmungsorte nicht auf dem Gebiet der Vertragsstaaten liegen.

4. Gemäss Artikel 1 Absatz 1 der CMR gilt dieses Übereinkommen nur für die Beförderung von Gütern auf der Strasse. Hieraus ergibt sich, dass die CMR sich nicht auf den gemischten Verkehr (Strasse-Luftweg, Strasse-

Bahn, Strasse-See, Strasse-Binnenschifffahrt) mit Umlad der Fracht erstreckt. Daraus geht hervor, dass das Übereinkommen nicht von Artikel 2 der CIM abweicht; diese Bestimmung (§§ 1-3) bezieht sich auf internationale Beförderungen, bei denen ausser Bahnstrecken auch regelmässig betriebene Kraftwagen- oder Schifffahrtslinien benützt werden, die Eisenbahnstrecken ergänzen; oder aber es können (lt. § 4) für internationale Beförderungen neben Eisenbahnen auch andere Beförderungsdienste nichtregelmässiger Art in Anspruch genommen werden. Im Unterzeichnungsprotokoll der CMR haben die Vertragsparteien sich verpflichtet, über ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für den gemischten Verkehr zu verhandeln.

Andererseits enthält die CMR in Artikel 2 eine Bestimmung, die sich auf den gemischten Verkehr ohne Umlad des Gutes bezieht. Diese Beförderungsart nennt man auch Huckepackverkehr; bei diesem bilden das Motorfahrzeug und dessen Fracht zusammen den Gegenstand einer nicht selbstfahrenden Beförderung, d. h. dass auf einer Teilstrecke diese Einheit auf dem Schienenweg, auf Schifffahrtswegen, auf dem Luftweg oder zur See befördert wird. Zur Regelung dieses Falles, bei welchem also ein Strassentransport auf einem Streckenteil ein anderes Verkehrsmittel benötigt, hatte ein erster Entwurf vorgesehen, die CMR für die gesamte Beförderung anwendbar zu erklären, wenn diese für die ganze Strecke Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages bildet; dies jedoch mit dem Vorbehalt, dass das für die Teilstrecke anwendbare Recht die Haftung des Strassenfrachtführers bestimmt, wenn bewiesen wird, dass ein Verlust, eine Beschädigung oder Verspätung während und wegen der Beförderung durch das andere Verkehrsmittel entstanden ist. Mit anderen Worten: einerseits sollte die Haftung des Strassenfrachtführers für jenen Streckenteil, auf dem ein anderes Beförderungsmittel benützt wird, die Haftung jenes Frachtführers nicht übersteigen, der auf diesem Streckenteil den Transport durch ein anderes Beförderungsmittel besorgt; und andererseits sollte der Strassenfrachtführer nicht der Haftung enthoben sein, wie sie sich aus der CMR ergibt, selbst wenn der Schaden auf jenem Streckenteil der Beförderung entstanden ist, wo ein anderes Beförderungsmittel verwendet wurde, falls dieser Schaden durch den Strassenfrachtführer verursacht worden ist. Dieser Auffassung konnte sich die britische Delegation nicht anschliessen; nach ihrer Ansicht sollte der Strassenfrachtführer in gleicher Weise haften wie jener der Bahn oder des Schiffes usw., auch wenn der Strassenfrachtführer kein Mittel hätte, die Obliegenheiten zu erfüllen, die sich aus der Art der für die Teilstrecke benützten Beförderungsmittel ergeben, und obgleich er kein Recht hat, auf das Schiff oder die Eisenbahn, die sein Motorfahrzeug befördert, einzuwirken. Da das englische Rechtssystem es ablehnt, dass eine Person zugleich durch zwei unterschiedliche Arten der Haftung erfasst wird – als Strassenfrachtführer und zugleich als See- oder Bahnfrachtführer –, hat die britische Delegation vorgeschlagen, dass der Absender bei Schadenerscheinungen zur See oder auf der Bahn usw. direkt den See- oder Bahnfrachtführer usw. belangen könnte; dies wäre nach englischem Recht möglich, nach welchem jedermann, der einen Anspruch auf das Gut hat, im Schadenfall einen Frachtführer belan-

gen kann, auch wenn zwischen dem Absender und dem Frachtführer keine vertragliche Bindung besteht. Nach den kontinentalen Rechten ist dies nicht der Fall.

Spätere Verhandlungen führten die britische Delegation dazu, als Diskussionsbasis den Grundsatz zu bejahen, dass der am Beförderungsgut Verfügungsberechtigte sich immer an den Strassenfrachtführer sollte halten können. Infolgedessen war es angezeigt, in angemessener Weise nicht die Obliegenheiten dieses Frachtführers zu regeln, sondern seine Haftpflicht für Verlust, Beschädigung oder Verspätung, ohne sein Verschulden, auf jener Beförderungsstrecke, die nicht über die Strasse führt. Es ging in der Tat nicht darum, dem Strassenfrachtführer Verantwortlichkeiten aufzuerlegen, die sich beispielsweise auf die Seetüchtigkeit des Schiffes beziehen, auf dem das beladene Motorfahrzeug befördert wird. Aber wenn die mangelhafte Seetüchtigkeit dieses Schiffes zum Verlust des Gutes führt, das dem Strassenfrachtführer anvertraut worden ist, dann hat dieser den hieraus entstandenen Schaden wie ein Seefrachtführer zu verantworten. Tatsächlich, und in der Mehrzahl der Fälle, hat aber die Haftung des Strassenfrachtführers ihr Korrelat im Regress gegen den andern Frachtführer.

Die CMR unterscheidet die beiden Fälle, wo der Strassenfrachtführer mit einem Frachtführer des andern Verkehrsmittels einen Vertrag schliesst (Art. 2 Abs. 1) und wo der Strassenfrachtführer selber zugleich auch Frachtführer des andern Verkehrsmittels ist (Abs. 2).

1. Im ersten Fall konnte man nicht sagen, die Haftpflicht des Strassenfrachtführers für die Teilstrecke, welche nicht die Strasse berührt, sei gemäss dem tatsächlich zwischen ihm und dem Frachtführer des andern Verkehrsmittels geschlossenen Vertrag festgelegt. Der Gegenstand der beiden Verträge ist nämlich nicht der gleiche. Der Absender kontrahiert mit dem Strassenfrachtführer über die Beförderung eines Gutes. Der Strassenfrachtführer seinerseits schliesst mit dem Frachtführer des andern Verkehrsmittels einen Vertrag ab über die Beförderung eines beladenen Motorfahrzeuges, dessen Ladung sich aus Gütern zusammensetzen kann, die Gegenstand einer ansehnlichen Zahl von Frachtbriefen sind. Diese Verschiedenheit des Vertragsgegenstandes könnte in der Anwendung zu empfindlichen Konsequenzen führen. Die auffallendste Folge zeigt sich bei der Beförderung eines beladenen Motorfahrzeuges auf einem Schiff; nach Artikel 4 § 5 des Brüsseler Seerechtsabkommens beschränkt sich die Haftung auf 100 Pfund Sterling je Stück. Unzweifelhaft bildet nun ein solches Motorfahrzeug ebenfalls ein «Stück». Die unmittelbare Berufung auf diese Bestimmungen des Seerechts würde zu Zweifeln führen oder könnte sehr verwickelte und wenig angemessene Lösungen zur Folge haben.

Der Gedanke, sich auf den Vertrag, den die beiden Frachtführer tatsächlich geschlossen haben, zu beziehen, wurde daher aufgegeben; die erstrebte Präzisierung wird erreicht, wenn man bei der Festlegung der Haftung des Strassenfrachtführers einen fiktiven Vertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des andern Verkehrsmittels zugrundelegt, wie wenn ein lediglich das Gut betref-

fender Beförderungsvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des andern Verkehrsmittels geschlossen worden wäre. Diese Lösung ist in all jenen Fällen angemessen, wo die vertragliche Haftung des Frachtführers des andern Verkehrsmittels, je nach Art der Beförderung, zwingenden Vorschriften unterliegt, wie jenen der CIM, des Warschauer Abkommens oder des Seerechtsabkommens von Brüssel. Es könnten aber immer noch Fälle eintreten, wo das gerichtlich anwendbar erklärte Recht keine solche Bestimmungen kennt. Befreiungsklauseln könnten demzufolge die Berufung auf einen fiktiven Vertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des andern Verkehrsmittels in ein Nichts zerrinnen lassen. Aus diesem Grunde hielt man es für zweckmässig, soweit zwingende Bestimmungen dieser Art nicht bestehen, die Haftung des Strassenfrachtführers gegenüber dem Absender für Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung nach den Vorschriften der CMR bestimmen zu lassen.

Man hat sich gefragt, ob es nötig sei, zu erwähnen, dass der Beförderungsvertrag zwischen dem Strassenfrachtführer und dem Unternehmer des andern Verkehrsmittels nicht der CMR unterliegt. Wenn ein Lastwagen von der Eisenbahn befördert wird (z. B. durch einen Tunnel), soll die Bahnverwaltung nicht der Haftungsgemeinschaft von Artikel 34 ff. angehören. Für diesen Fall sind die Verhältnisse zwischen dem Strassenfrachtführer und dem Absender im Übereinkommen wohl geregelt, nicht aber jene zwischen dem Strassenfrachtführer und der Bahn: letztere Rechtsverhältnisse sind in der CIM festgelegt. Der Einsatz der Eisenbahn bewirkt also nicht deren Einbeziehung in den Beförderungsvertrag des Strassenverkehrs. Es gibt also keine aufeinanderfolgenden Frachtführer. So hat die Bahnverwaltung auch nicht Namen und Anschrift auf der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes einzutragen, wie dies in Artikel 35 Absatz 1 vorgesehen ist.

2. Im zweiten Fall, wo der Strassenfrachtführer und der Frachtführer des andern Verkehrsmittels eine einzige Person sind, kann aus den nachgenannten Gründen die vertragliche Haftung des Frachtführers des andern Verkehrsmittels nicht als Massstab gelten für jene des Strassenfrachtführers gegenüber der am Gut verfügbungsberechtigten Person:

- a. Der Frachtführer kann nicht mit sich selber kontrahieren.
- b. Im Falle eines Schadens, der während der Beförderung auf dem Seeweg entsteht, wobei für diese Beförderung das Brüsseler Seerechtsabkommen gilt, würde der alleinige Frachtführer nach diesem Abkommen haften; bei einem Schaden während einer internationalen Luftbeförderung, die dem Warschauer Abkommen untersteht, würde sich die Haftung nach diesem Abkommen richten. Es wäre dies ebenso, auch wenn der Haftungsgrund im Verschulden eines Bediensteten des Strassendienstes des Frachtführers und nicht seines See- oder Luftfahrtendienstes bestünde. Wenn z. B. der Lastwagenführer an Bord des Schiffes einen Brand verursachte, wäre der Frachtführer nicht haftpflichtig, sofern er bewiese, dass ihn kein persönliches Verschulden trifft (beispielsweise in der Wahl des Bediensteten) und dass der Hauptgrund des Verschuldens ihm nicht bekannt war (z. B. wenn eine missbräuchliche Gewohnheit bestand, die dem Unternehmer nicht be-

kannt war, wobei dieses Nichtwissen nicht auf einem persönlichen Verschulden beruht). Im Falle einer Beförderung auf dem Luftwege wäre der alleinige Frachtführer nicht haftpflichtig, wenn er bewiese, dass er und seine Bediensteten alle erforderlichen Massnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder dass es ihnen unmöglich war, diese Massnahmen zu treffen (Art. 20 Abs. 1 des Warschauer Abkommens).

## Kapitel II:

### **Haftung des Frachtführers für andere Personen**

Auf Grund von Artikel 3 haftet der Frachtführer für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten, die in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen. Diese Bestimmung hat ihr Vorbild in Artikel 39 der CIM. Handelt aber ein Bediensteter nicht in Ausübung seiner Verrichtungen – gleich wie der Eisenbahner, der einem Bahnkunden einen Dienst erweist, der ihm nicht obliegt –, so haftet auch der Strassenfrachtführer nicht, wenn sein Angestellter eine Handlung vornimmt, welche die Ausführung der Beförderung nicht betrifft.

## Kapitel III:

### **Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages**

Aus Artikel 4 geht hervor, dass der in der CMR vorgesehene Beförderungsvertrag ein reiner Konsensualvertrag ist; dieser Vertrag wird einfach im Frachtbrief festgehalten, nicht aber durch ihn begründet. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages, der den Bestimmungen des Übereinkommens unterworfen bleibt. Der Vertrag entsteht formlos und allein durch den Willen der Parteien vor Erstellung des Frachtbriefes, der ein blosses Beweismittel ist. Es würde dem durch das Übereinkommen verfolgten Ziel widersprechen, wenn der Mangel eines Frachtbriefes die Ungültigkeit des Vertrages zur Folge hätte; denn alle internationalen Güterbeförderungen sollen der rechtlichen Herrschaft des Übereinkommens unterworfen sein.

Demgegenüber sieht die CIM vor, dass der Beförderungsvertrag abgeschlossen ist, sobald die Versandbahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat (Art. 8 § 1), ferner dass der mit dem Tagesstempel des Versandbahnhofes gestempelte Frachtbrief als Beweis für den Frachtvertrag dient (Art. 8 § 3). Demgemäss ist der Eisenbahnfrachtvertrag einesteils ein Realvertrag, da seine Gültigkeit von der Erfüllung von etwas materiell Gegebenem abhängt, nämlich von der Tatsache der Übergabe des Gutes und des Frachtbriefes, andernteils dagegen ist der Eisenbahnfrachtvertrag ein Formalvertrag, da seine Gültigkeit auch von der Erfüllung einer vorgeschriebenen Form abhängt, weil der Frachtbrief als integrierender Vertragsbestandteil an

zahlreiche zwingende Vorschriften gebunden ist, gemäss einem unabänderlichen Muster im Anhang zur CIM. Dagegen kennt die CMR kein solches Musterformular.

Laut Artikel 5 Absatz 1 wird der Frachtbrief in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet sind. Im Gegensatz zur CIM, wo Artikel 6 § 1 festsetzt, dass die Vorlage des Frachtbriefes dem Absender obliegt, schweigt sich die CMR darüber aus, wer den Frachtbrief auszufüllen hat; vielmehr überlässt dies die CMR der Initiative der beiden Vertragsparteien. Übrigens sind bei der Eisenbahn bestimmte Felder des Frachtbriefes durch die Bahnverwaltung und andere durch den Absender auszufüllen (Art. 6 § 3); somit ist die Ausfertigung dieses Frachtbriefes nicht das Werk einer einzigen Vertragspartei. Praktisch ist es im allgemeinen der Strassenfrachtführer, der den Frachtbrief ausfertigt. Auf diese Annahme stützt sich die Ausdrucksweise des letzten Satzes von Absatz 1 des Artikels 5, wo gesagt wird, die erste Ausfertigung «erhält» der Absender und die dritte «behält» der Frachtführer (das zweite Exemplar des Frachtbriefes begleitet das Gut und wird dem Empfänger gemäss Artikel 13 Absatz 1 übergeben). Die CMR misst jedem der drei Ausfertigungen des Frachtbriefes den gleichen Originalwert bei, wogegen die CIM nur ein einziges Originaldokument kennt (Nr. 1) sowie ein Frachtbriefdoppel (Nr. 4); die übrigen Blätter des Frachtbriefes bestehen aus der Frachtkarte (Nr. 2), dem Empfangsschein (Nr. 3) und dem Versandschein (Nr. 5).

Die Unterschriften des Absenders und des Frachtführers auf den drei Ausfertigungen des Frachtbriefes können gedruckt oder durch Stempel ersetzt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in welchem der Frachtbrief ausgestellt wird, zulässig ist. Die CIM enthält bezüglich der Unterschrift des Absenders eine ähnliche Bestimmung (Art. 6 § 6). Nach dem Wortlaut von Artikel 14 des Obligationenrechts ist die Unterschrift des sich Verpflichtenden eigenhändig zu schreiben. Eine Nachbildung der eigenhändigen Schrift auf mechanischem Wege wird nur da als genügend anerkannt, wo deren Gebrauch im Verkehr üblich ist, was für Beförderungen durch die Eisenbahn zutrifft, so dass man vermuten kann, dass dies auch beim Strassenverkehr üblich wird. Dies wird um so leichter geschehen, als der Frachtbrief eine blosser Beweisurkunde ist und der sechzehnte Titel des Obligationenrechts für den Frachtvertrag keine Schriftform verlangt.

In den in Artikel 5 Absatz 2 vorgesehenen Fällen, unter denen jener praktisch am bedeutsamsten ist, wo das Gut auf andere Fahrzeuge zu verladen ist, kann der Absender oder der Frachtführer verlangen, dass so viele Frachtbriefe ausgestellt werden, als Fahrzeuge zu verwenden sind. Diese Vorschrift hat nur privatrechtlichen Charakter und präjudiziert die Art der Berechnung des Beförderungspreises oder die in gewissen Staaten geltenden öffentlich-rechtlich geordneten Tarife, welche die Schweizer Transportunternehmer auf dem Gebiet des betreffenden Landes zu beachten haben, in keiner Weise. Auch wenn das zu befördernde Gut auf mehrere Fahrzeuge verladen und für jedes Fahrzeug ein Frachtbrief ausgestellt wird, handelt es sich um eine einzige Beförderung, deren tarifärer Preis sich nicht nach dem Ladegewicht je Fahrzeug, sondern nach dem Gesamtgewicht der Beförderung richtet.

Die auf dem Frachtbrief anzubringenden Angaben werden in Artikel 6 aufgezählt. Der erste Absatz bestimmt jene Angaben, die der Frachtbrief in jedem Fall enthalten muss, während Absatz zwei jene Angaben erwähnt, die der Frachtbrief nur zutreffendenfalls noch enthalten muss. Die Angaben dieser beiden Kategorien sind verbindlich, wie jeder Frachtbrief Ort und Tag der Ausstellung zu nennen hat (Art. 6 Abs. 1 Buchst. *a*), wogegen beispielsweise nur jener Frachtbrief, der eine Beförderung vorsieht, bei welcher jede Umladung untersagt ist, die Angabe des Umladeverbots zu enthalten hat (Art. 5 Abs. 2 Buchst. *a*).

Die vorgeschriebenen Angaben entsprechen jenen, die auch von der CIM verlangt werden. Unterschiede ergeben sich aus den Besonderheiten des Strassenverkehrs oder aus dem privatrechtlichen Charakter der CMR. So verhält es sich mit der Bezeichnung des Gutes. Nach der CIM (Art. 6 § 6 Buchst. *c* 2. Abs.; AS 1969, 104) müssen gefährliche Güter mit der in Anlage I gebrauchten Bezeichnung angegeben werden (Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn) und die übrigen Güter mit der Benennung, die im Tarif enthalten ist, dessen Anwendung verlangt wird; in den übrigen Fällen gilt die ihrer Beschaffenheit entsprechende, im Versandstaat handelsübliche Bezeichnung. Für die Strassengüterbeförderung enthält die CMR keine Regelung (es besteht aber diesbezüglich das Europäische Übereinkommen vom 30. September 1957 über den internationalen Transport gefährlicher Güter auf der Strasse: ADR); die CMR kann sich nicht darauf berufen, weshalb für gefährliche Güter nur die allgemein anerkannte Bezeichnung verlangt wird (Art. 6 Abs. 1 Buchst. *f*). Andererseits ist die Tarifordnung im Strassenverkehr anders geregelt als beim Eisenbahnverkehr: Beim ersten hängt der Beförderungspreis im allgemeinen von der Entfernung, vom Gewicht oder Umfang ab, selten aber von der Beschaffenheit des Gutes (ausgenommen in jenen Ländern, die verbindliche Strassengütertarife aufgestellt haben); aus diesem Grunde musste man sich mit der allgemein üblichen Bezeichnung des Gutes begnügen.

Ein anderer Unterschied bezieht sich auf die Lieferfristen, die für Beförderungen mit der Eisenbahn in Artikel 11 der CIM geregelt sind. Die Eigenart des Strassenverkehrs erlaubt es nicht, die gleiche Regelung anzuwenden. Risiken, wie sie sich aus Vorfällen auf dem Beförderungsweg ergeben können (Panne des Motorfahrzeuges, Umleitung des Verkehrs usw.), verhindern die Festsetzung von Lieferfristen, wie sie in § 2 des Artikel 11 der CIM enthalten sind. Daher sind die Vertragsparteien frei, die Lieferfrist, innerhalb welcher die Beförderung zu erfolgen hat, vertraglich zu vereinbaren; wird eine solche vereinbart, dann ist die Frist im Frachtbrief anzugeben (Art. 6 Abs. 2 Buchst. *f*; vgl. auch Art. 19).

Ein dritter Unterschied ergibt sich aus der sogenannten Paramountklausel unter Buchstabe *k* des ersten Absatzes von Artikel 6 der CMR; diese Klausel findet sich nicht in der CIM. In unseren Erläuterungen zu Artikel 2 haben wir ausgeführt, dass diese Klausel das Ziel verfolgt, den Geltungsbereich des Übereinkommens zu erweitern.

Schliesslich dürfen die Parteien noch andere Angaben in den Frachtbrief eintragen, die sie für zweckmässig erachten (Art. 6 Abs. 3); dagegen gestattet die CIM nur dann, andere Erklärungen in den Frachtbrief aufzunehmen, wenn sie durch Gesetze oder Vorschriften eines Staates oder durch Tarife vorgeschrieben oder zugelassen sind und dem Übereinkommen nicht widersprechen (Art. 6 § 9 Abs. 1; vgl. auch Art. 6 § 12). Dieser Gegensatz erklärt sich durch den besondern formellen Charakter des Bahnfrachtbriefes, der durch viele Hände geht und dessen Angaben bei den Bediensteten der Eisenbahn, welchem Bahnnetz diese auch immer angehören mögen, unverzüglich das gleiche Verhalten bewirken müssen. Die genauen Vorschriften der CIM drängen sich für den Strassenverkehr nicht im gleichen Masse auf, wo der Frachtführer oder sein Chauffeur das Gut begleitet und den Frachtbrief auf der Beförderungsstrecke von einem Ort zum andern bei sich hat, ausgenommen in den seltenen Fällen der Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer (vgl. Kap. VI).

Artikel 7 legt die Haftung des Absenders für ungenaue oder unvollständige Angaben im Frachtbrief fest, die in dieser Vorschrift aufgezählt werden; diese Bestimmung entspricht Artikel 7 § 1 der CIM. Die Haftpflicht des Absenders beruht auf der Tatsache, dass er allein die einzelnen Elemente kennt, die im Frachtbrief anzugeben sind. Der Frachtführer darf annehmen, dass diese Angaben richtig und vollständig sind und nicht auf ihre Genauigkeit überprüft zu werden brauchen. Trägt der Frachtführer auf Verlangen des Absenders die Angaben in den Frachtbrief ein, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Frachtführer hierbei im Namen des Absenders gehandelt hat, dessen Haftung durch das Dazwischentreten des Frachtführers nicht geändert wird. Umgekehrt aber ist der Frachtführer haftbar für alle Kosten und Schäden, die dem über das Gut Verfügungsberechtigten infolge Weglassung der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe *k* vorgeschriebenen Paramountklausel erwachsen. Dies wird in jenem Fall zutreffen, wo mangels dieser Angabe das Gericht eines Nichtvertragsstaates das Übereinkommen nicht als für die Parteien anzuwendendes Recht betrachtet und zur Regelung des Streitfalles Vorschriften anwendet, die für den am Gut Verfügungsberechtigten weniger vorteilhaft sind als die Bestimmungen der CMR (wie z. B. jene in Kap. IV über die Haftung des Frachtführers). Es wird aber oft schwierig sein, den Beweis zu erbringen, dass das Gericht eines Nichtvertragsstaates die CMR beim Vorhandensein der Paramountklausel im Frachtbrief angewendet hätte und vor allem, dass es die CMR vollständig berücksichtigt hätte, ohne gewisse Bestimmungen als mit zwingenden Vorschriften des nationalen Rechts als unvereinbar von der Hand zu weisen.

Gemäss dem Wortlaut von Artikel 8 ist der Frachtführer verpflichtet, die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke sowie deren Zeichen und Nummern zu überprüfen, aber auch den äusseren Zustand des Gutes und dessen Verpackung. Stehen dem Frachtführer keine angemessenen Mittel zur Verfügung, um die Richtigkeit dieser Angaben zu prüfen, so trägt er im Frachtbrief Vorbehalte ein, die zu begründen sind. Desgleichen hat er die Vorbehalte zu begründen, die er hinsichtlich des äusseren Zustandes des Gutes und der Verpackung anbringt. Es ist notwendig, dass die vom

Frachtführer gemachten Vorbehalte, sowohl hinsichtlich der Unmöglichkeit, die Genauigkeit der Angaben über Anzahl, Nummern und Zeichen der Frachtstücke zu prüfen, wie auch hinsichtlich des äusseren Zustandes des Gutes und seiner Verpackung, im Frachtbrief vom Absender ausdrücklich anerkannt werden, damit die Vorbehalte für diesen verbindlich sind; sonst gilt die in Artikel 9 Absatz 2 aufgestellte Vermutung.

Andererseits ist der Frachtführer gehalten, das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes zu prüfen, wenn der Absender dies zu seinen eigenen Lasten verlangt; dieser kann auch verlangen, dass der Frachtführer den Inhalt der Frachtstücke überprüft. Das Ergebnis der Überprüfung ist in den Frachtbrief einzutragen.

Der Frachtvertrag dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer (Art. 9 Abs. 1). Somit ist der Frachtbrief eine widerlegbare Beweisurkunde, deren Beweiskraft sich auf die Angaben und Tatsachen bezieht, die der Frachtführer gemäss Artikel 8 Absatz 1 zu prüfen verpflichtet ist (Art. 9 Abs. 2), sofern er im Frachtbrief keine begründeten Vorbehalte laut Artikel 8 Absatz 2 eingetragen hat. Im Gegensatz zur CIM, kraft welcher allein der Frachtbrief das Bestehen des Vertrages und die Übernahme des Gutes durch die Eisenbahn beweist, lässt die CMR jedes andere Beweismittel zu und bietet so die Möglichkeit, gewisse Elemente, die anlässlich des Vertragsschlusses nicht besprochen worden sind, zur Diskussion zu stellen, wie den guten äusseren Zustand des Gutes, Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke, sofern der Frachtführer bei der Übernahme des Gutes keine Vorbehalte angebracht hat, die anerkannt worden sind.

Artikel 10 bestimmt die Haftung des Absenders für Schäden durch mangelhafte Verpackung des Gutes. Diese Vorschrift stimmt mit Artikel 12 § 4 der CIM überein.

Die Obliegenheiten der Parteien bezüglich der vom Zoll oder andern Behörden verlangten Formalitäten sind in Artikel 11 genannt. Auch diese Bestimmung ist nach dem Vorbild der CIM (Art. 13 § 1 Abs. 1 und § 2) übernommen worden. Gleich wie die Eisenbahn (Art. 15 § 1 Abs. 1 Satz 3 der CIM) hat auch der Strassenfrachtführer wie ein Kommissionär für die Erfüllung der Formalitäten zu haften, wobei sein Auftrag durch die erhaltenen Weisungen und Frachtpapiere begrenzt wird.

Das Recht der Verfügung über das Gut ist in Artikel 12 geregelt. Dieses Recht steht dem Absender zu und geht dann auf den Empfänger über, und zwar in dem Zeitpunkt, da diesem die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes übergeben wird oder von dem Zeitpunkt an, da nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsort der Empfänger die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes verlangt. Dies bedeutet Annahme einer zu seinem Vorteil vom Absender ausgestellten Verfügung zugunsten eines Dritten. Auf diese Weise wird der Empfänger Herr über das Gut und kann Änderungen verfügen, die bisher dem Absender zustanden. Vorbehalten bleibt jedoch der Fall, dass der ursprüngliche Empfänger dem Frachtführer

einen zweiten Empfänger angegeben hat; dann hat dieser nicht das Recht, seinerseits einen dritten zu bestimmen.

Das Verfügungsrecht steht jedoch dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu, wenn der Absender einen entsprechenden Vermerk in den Frachtbrief eingetragen hat. Der Rechtsübergang erfolgt unverzüglich und vollständig. Immer gibt es nur einen einzigen Herrn über das Gut, wo immer sich dieses auf dem Beförderungsweg befinden mag. Der Frachtführer weiss ohne jeden Zweifel, wem er zu gehorchen hat; die Bank, welche auf das Gut einen Kredit erteilt hat, hat die Möglichkeit, ohne jeden Zweifel festzustellen, wer über das Gut verfügt. Es kann keine Meinungsverschiedenheit zwischen zwei Rechtsträgern entstehen, die ungenau angegeben wären.

Damit der Berechtigte sein Verfügungsrecht ausüben kann, muss er die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorweisen, die sich in der Regel beim Absender befindet. Der Änderungsauftrag steht also nur auf einem einzigen Dokument. Im Gegensatz zur CIM (Anlage IVa für nachträgliche Verfügungen des Absenders; Anlage IVb für Verfügungen des Empfängers) sieht die CMR keine verbindliche Form für die Weisungen vor. Diese verpflichten den Frachtführer nur, wenn deren Ausführung weder den gewöhnlichen Betrieb hemmt noch Dritten einen Schaden zufügt. Die teilweise erfolgende Entladung eines Lastwagens zur Abgabe eines Frachtstückes auf dem Beförderungsweg oder die Umleitung des Motorfahrzeuges auf Grund einer Weisung über die Änderung des Abladeortes eines Frachtstückes kann für die andern Sendungen nachteilig sein. Überdies dürfen die Weisungen, wie im Eisenbahnverkehr (CIM Art. 21 § 1 letzter Abs.), nicht zu einer Teilung der Sendung führen, indem z. B. die Bestimmungsorte oder die Empfänger vermehrt werden. Die ursprüngliche Einheit der Beförderungsurkunde muss gewahrt bleiben. Wenn es sich als nötig erweist, die Sendung aufzuteilen, ist es jederzeit erlaubt, den ersten Vertrag aufzulösen und für die neuen Teilsendungen neue Beförderungsurkunden zu erstellen.

In Artikel 13 wird die Rechtslage des Empfängers gegenüber dem Frachtführer geregelt; der Empfänger steht mit dem Frachtführer in keinem Vertragsverhältnis, denn die Vertragsparteien des Beförderungsvertrages bestehen aus dem Frachtführer und dem Absender. Die Regelung der CMR ist die gleiche wie jene der CIM (Art. 16).

Die Beförderungshindernisse werden in Artikel 14 und die Ablieferungshindernisse in Artikel 15 geregelt.

Das Beförderungshindernis besteht in einer rechtlichen oder technischen Hinderung, welche die normale Durchführung des Beförderungsvertrages, wie sie im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses vorgesehen war, ganz oder teilweise unermöglicht; so z. B. wenn die Strasse durch Einsturz zerstört oder die Grenze geschlossen wird. Diese Verhinderung tritt vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ein, manchmal sogar wenn die Sendung noch am Abgangsort liegt. Entsteht ein Beförderungshindernis, verpflichtet die CMR den Frachtführer, den Verfügungsberechtigten zu benachrichtigen, dessen Weisungen einzuholen und diese, soweit möglich, auszuführen und in jedem Fall die Interessen des Verfü-

gungsberechtigten bestmöglich zu wahren. Für die Einholung der Weisungen des Verfügungsberechtigten ist weder eine Form noch eine Frist vorgesehen. Der Frachtführer trifft die geeigneten Massnahmen auf Kosten des Verfügungsberechtigten (Art. 16).

Das Ablieferungshindernis tritt erst nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ein. Artikel 15 hält ausdrücklich die Annahmeverweigerung durch den Empfänger fest; doch können auch andere Hindernisse eintreten, so z. B. wenn der Empfänger nicht auffindbar ist. Gleich wie im Falle des Beförderungshindernisses hat sich der Frachtführer beim allein Verfügungsberechtigten, nämlich beim Absender, zu erkundigen und die von diesem erhaltenen Weisungen zu befolgen. Wenn jedoch das Ablieferungshindernis nicht in der Person des Empfängers besteht und dieser auf Grund von Artikel 12 Absatz 3 bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an verfügungsberechtigt ist, ist er es, und er allein, der befugt ist, dem Frachtführer die geeigneten Weisungen zu erteilen, wobei auch hier die CMR keine Bedingungen für Frist oder Form vorschreibt.

Welche Rechtslage ergibt sich für das Gut, das auf diese Weise am Bestimmungsort liegen geblieben ist? Dies wird in Artikel 16 festgelegt. Wenn die Nichtzustellbarkeit auf der Annahmeverweigerung durch den Empfänger beruht, kann diese Situation zunächst bloss vorübergehender Natur sein; der Empfänger kann sich immer noch anders besinnen oder vom Absender beruhigende Erklärungen erhalten und dann das Gut annehmen. Aber wenn der Empfänger auf der Annahmeverweigerung beharrt, wodurch das Gut länger liegen bleibt, hat der Frachtführer das Recht, das Gut auszuladen, es zu verwahren oder einem Dritten anzuvertrauen. Nun gilt aber der Beförderungsvertrag nach erfolgtem Auslad als beendet. Diese Tatsache ist rechtlich von wesentlicher Bedeutung und bestätigt, was in den Erläuterungen zu Artikel 4 ausgeführt worden ist: Der Beförderungsvertrag ist ein einfacher Konsensualvertrag; im vorliegenden Fall erfolgt ja keine materielle Besitzergreifung durch den Verfügungsberechtigten. Dem so als beendet geltenden Beförderungsvertrag folgt ein Verwahrungsvertrag.

Aber die Verwahrung kann sich für das Gut als eine nachteilige Lösung erweisen (verderbliche Güter) und auch den Interessen des Verfügungsberechtigten zuwider sein (Vergütung an den Verwahrer). Also muss ein Verkauf vorgenommen werden. Dieses Recht wird dem Frachtführer durch Artikel 16 Absatz 3 verliehen. Da das Übereinkommen über die Form des Verkaufs keine Angaben macht, gilt Ortsrecht. Der Verkaufserlös ist dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen, jedoch nach Abzug der Beförderungskosten und aller übrigen Kosten, die sich aus der Verwahrung ergeben haben. Im gegensätzlichen Fall – d. h. wenn kein die Kosten deckender Erlös erzielt wird – hat der Frachtführer Anspruch auf den Unterschied, was besagt, dass er die Verwahrungs- und Verkaufskosten aus eigenen Mitteln zu bezahlen hatte. Da Artikel 32 ganz allgemein gefasst ist («Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung [nicht: die sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Ansprüche] verjähren in einem Jahr»), ergibt sich, dass die zur Geltendmachung der Rückforderungsklage angesetzte Frist ein Jahr beträgt.

## Kapitel IV:

### Haftung des Frachtführers

Die Haftung des Frachtführers, welche nach der CMR strenger ist als nach dem OR, stützt sich auf analoge Grundsätze, wie sie in der CIM zu finden sind. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- a. Der Strassenfrachtführer wird für den Schaden, der zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem der Ablieferung entsteht, als haftpflichtig vermutet.
- b. Er kann sich von dieser Haftung befreien, wenn er das Vorliegen bestimmter Befreiungsgründe beweist.
- c. Er kann die Vermutung seiner Haftpflicht abwenden, indem er beweist, dass der Schaden mit Tatsachen zusammenhängt, die ohnehin für das Gut als gefährlich zu beurteilen sind.
- d. Schliesslich wird in Kapitel IV auch die Höhe des Schadenersatzes festgelegt; auch werden bestimmte besondere Umstände genannt, die diesen Schadenersatz beeinflussen.

#### 1. Der Haftungsumfang

Der Frachtführer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust, für Beschädigung und für Überschreitung der Lieferfrist (Art. 17 Abs. 1) wie auch für den Schaden, der dem Absender erwächst, wenn das Gut dem Empfänger abgeliefert wird ohne Einziehung der Nachnahme, mit der das Gut belastet ist (Art. 21). Die Verspätung wird in Artikel 19 umschrieben: Eine Überschreitung der Lieferfrist liegt vor bei Nichteinhaltung der vereinbarten Lieferfrist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, bei Überschreitung einer Frist, die einem sorgfältigen Frachtführer zuzubilligen ist. Bei der ersten Annahme stellt jede Überschreitung der festgelegten Frist eine Verspätung dar. Bei der zweiten Annahme muss den Besonderheiten des grenzüberschreitenden Verkehrs Rechnung getragen werden, welchem eine gewisse Unsicherheit bei der Festsetzung der Fristen, die zu einer Verspätung führen können, eigen ist.

#### 2. Befreiungsgründe

Die Befreiungsgründe (Art. 17 Abs. 2) sind der CIM entnommen worden; es handelt sich um folgende:

- Verschulden des Verfügungsberechtigten;
- eine Weisung des Verfügungsberechtigten, die nicht auf einem Verschulden des Frachtführers beruht;
- besondere Mängel des Gutes;
- Umstände, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Kraft Artikel 18 Absatz 1 obliegt dem Frachtführer der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch einen der oberwähnten Umstände verursacht worden ist.

Die Urheber des Übereinkommens hielten darauf, zu präzisieren (Art. 17 Abs. 3), dass der Frachtführer für das verwendete Material haftet (möge dieses ihm gehören oder gemietet sein) und dass er sich in letzterem Fall nicht auf das Verschulden des Fahrzeugbesitzers oder dessen Bediensteter berufen kann.

### *3. Umkehrung der Haftungsvermutung*

Artikel 17 Absatz 4 zählt eine bestimmte Anzahl von Umständen auf, denen besondere Gefahren anhaften und die den Frachtführer von der Haftung befreien, wenn er beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung aus diesen Umständen entstehen konnte (Art. 18 Abs. 2 und 5). Auf diese Weise kann der Frachtführer seiner Haftpflicht ganz oder so weit enthoben werden, wie in Artikel 17 Absatz 5 bestimmt ist. Diese besonderen Gefahren sind die gleichen, wie sie die CIM festhält, vorbehaltlich besonderer Bedingungen, die der Technik des Strassenverkehrs eigen sind; nämlich die Verwendung von offenen, nicht überdeckten Fahrzeugen, wenn diese Verwendung ausdrücklich vereinbart ist, ferner die fehlende oder mangelhafte Verpackung, ein beim Beladen (im ausgedehnten Sinne) vom Verfügungsberechtigten, seinem Bediensteten oder Beauftragten begangener Fehler, aber auch die natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, ungenügende oder unzulängliche Bezeichnung der Frachtstücke und die Beförderung lebender Tiere. Die hier aufgestellte Vermutung der Haftungsbefreiung entfällt durch den Gegenbeweis, der dem Verfügungsberechtigten durch jedes Beweismittel offensteht, indem dieser darzut, dass der Befreiungsgrund nicht oder nur teilweise im Spiel war.

Artikel 20 stellt die Rechtsvermutung auf, dass das Gut als verloren zu betrachten ist, wenn es nicht binnen dreissig Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist abgeliefert worden ist. Eine gleiche Regelung kennt auch die CIM. Falls keine Frist vereinbart worden ist, ist das Gut als verloren anzusehen, wenn es dem Verfügungsberechtigten nicht binnen sechzig Tagen nach der Übernahme vom Frachtführer abgeliefert worden ist. Die Regelung für den Fall der Wieder auffindung des Gutes ist wiederum der CIM entnommen worden.

### *4. Höhe des Schadenersatzes*

#### *a. Gänzlicher und teilweiser Verlust*

Der Schadenersatz bemisst sich nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung. Dieser Wert ist in gleicher Weise normiert wie in der CIM; er bestimmt sich nach dem Börsenpreis oder dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert (Art. 23 Abs. 1 und 2).

Im Gegensatz zur CIM ist aber die Entschädigung höchstens auf 25 Goldfranken (im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt, was einen heutigen Wert von 1.4285 Fr. entspricht) für jedes fehlende Kilogramm des Roh-

gewichts festgesetzt (Art. 23 Abs. 3); demgegenüber beläuft sich die Höchstgrenze in der CIM auf 100 Goldfranken. Anlässlich der Beratungen ist dieser Punkt lange diskutiert worden. Einige Delegationen, darunter auch die schweizerische, haben beantragt, den Ansatz der CIM in die CMR zu übernehmen; dabei wurde die Notwendigkeit unterstrichen, die Bedingungen der internationalen Beförderungsverträge für Strasse und Schiene zu vereinheitlichen, und zwar infolge der Entwicklung des grenzüberschreitenden europäischen Strassenverkehrs, bei welchem die Fahrten auf grosse Distanzen immer zahlreicher werden. Nach dieser Ansicht würden die besondern Bedürfnisse des Strassenverkehrs es in diesem Punkte nicht erfordern, dass man vom Grundsatz der Gleichheit zwischen Schiene und Strasse abweiche. Eine Verschiedenheit in der Regelung der Haftung würde angesichts der immer grössern Entwicklung der kombinierten Beförderungen Schiene/Strasse zu erheblichen Unannehmlichkeiten führen.

Demgegenüber erachtete die Mehrheit der Delegationen die Höhe von 100 Goldfranken als übersetzt, wobei vorgebracht wurde, die auf der Strasse beförderten Güter würden nur sehr selten diesen Wert erreichen; daher würden die Prämien der Haftpflichtversicherungen bei einem so hohen Ansatz die allgemeinen Kosten des Strassenfrachtführers übermässig erhöhen, zumal dieser nicht wie die Bahn Selbstversicherer sein kann. Aus diesem Grunde haben mehrere Delegationen den Betrag von 10 Goldfranken vorgeschlagen. Von einer Zwischenlösung zur andern einigte man sich schliesslich auf die Höhe von 25 Goldfranken, was einfach das Ergebnis eines Vergleichs war, ohne dass sachliche Gründe ins Feld geführt werden könnten, die diesen Ansatz eher als einen andern gerechtfertigt hätten.

Da die Entschädigung auf der Grundlage des fehlenden Rohgewichts berechnet wird, besagt dies, dass die Verpackung der Sendung im Ansatz von 25 Goldfranken ausdrücklich einbezogen ist. Hiezu ist noch zu bemerken, dass gegebenenfalls auch Fracht, Zölle und sonstige anlässlich der Beförderung entstandene Kosten zurückzuerstatten sind; im Falle des teilweisen Verlustes ist diese Regel anteilig anzuwenden (Art. 23 Abs. 4).

Eine höhere Entschädigung als 25 Goldfranken kann nur dann beansprucht werden, wenn der Wert des Gutes gemäss Artikel 24 angegeben worden ist (Art. 23 Abs. 6). Im Verlaufe der Beratungen entwickelte sich eine längere Debatte über die Frage, ob die Angabe eines höheren Wertes, der die in Absatz 3 des Artikels 23 festgelegte Grenze überschreitet, nicht bis zum Beweis des Gegenteils eine Vermutung über den Wert des Gutes begründe; aber dieser Gedanke konnte nicht aufrechterhalten werden, da es nicht angemessen erschien, dem Frachtführer die Beweislast zu seinem Nachteil zuzuschieben. Artikel 23 statuiert auch keine Vermutung, dass das Gut bis zum Beweis des Gegenteils 25 Goldfranken wert sei; auch die Bezahlung eines Zuschlages nach Artikel 24 rechtfertigt keine Übertragung der Beweislast. Der einzige Vorteil, den der Absender aus dieser Bezahlung ziehen kann, besteht darin, dass der angegebene Betrag an die Stelle des in Artikel 23 Absatz 3 festgesetzten Höchstbetrages tritt.

Ein anderer Schadenersatz wird nicht geschuldet, wie z. B. für entgangenen Gewinn; doch kann auch dieses Risiko durch eine Erklärung über das besondere Interesse an der Lieferung gedeckt werden, wie Artikel 26 vorsieht.

#### *b. Überschreitung der Lieferfrist*

Der Schadenersatz für die Überschreitung der Lieferfrist bemisst sich nach der Höhe der Frachtkosten (Art. 23 Abs. 5). Aber der Verfügungsberechtigte hat zu beweisen, dass infolge der Verspätung ein Schaden entstanden ist. Die CMR hat die Regelung der CIM nicht übernommen, deren Artikel 34 für den Fall der Überschreitung der Lieferfrist eine automatische Ersatzleistung von geringer Höhe anordnet, auch wenn der Berechtigte keinen Schaden nachweist.

#### *c. Beschädigung des Gutes*

Artikel 25 ist nach dem Muster von Artikel 33 der CIM gefasst. Bei Beschädigung hat der vom Frachtführer zu leistende Ersatz dem Betrag der Wertverminderung zu entsprechen, die nach dem für den gänzlichen Verlust des Gutes festgestellten Wert berechnet wird. Es wurden aber für die Ersatzleistung zwei Höchstgrenzen festgesetzt: In keinem Fall darf die Entschädigung, wenn die ganze Sendung entwertet wird (z. B. wegen Durchnässung), den Betrag übersteigen, der bei gänzlichem Verlust zu bezahlen wäre. Wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet wird, ist der Betrag zu entschädigen, der bei Verlust des entwerteten Teils zu zahlen wäre.

#### *d. Verzinsung der Entschädigung*

Gemäss Wortlaut von Artikel 27 kann der Verfügungsberechtigte auf die ihm gewährte Entschädigung Zinsen verlangen.

#### *e. Ausservertragliche Ansprüche*

Aus Artikel 28 geht hervor, dass für den Fall, wo der Frachtführer oder seine Bediensteten für einen Schaden zu haften haben, der durch eine unerlaubte, jedoch nicht vorsätzliche Handlung entstanden ist, sie sich auf die Bestimmungen des Übereinkommens berufen können, nämlich auf die Bestimmungen, welche die Haftung ausschliessen, dem Umfange nach bestimmen oder begrenzen. Diese Massnahme will vermeiden, dass die in den nationalen Rechten vorgesehenen Klagen dieser Art an die Stelle der CMR-Bestimmungen treten können, welche die Haftung des Frachtführers für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist ausschliessen, im Umfang bestimmen oder begrenzen. Logischerweise sollte die CMR die Haftpflicht der Vertreter oder Bediensteten des Frachtführers nicht regeln, da diese Personen am Vertrag nicht beteiligt sind. Dennoch erschien es angemessen, sie der gleichen Rechtswohlthat teilhaftig werden zu lassen wie die Frachtführer selber.

#### *f. Vorsatz oder gleichzustellendes Verschulden*

Kraft Artikel 29 kann der Frachtführer sich weder auf Bestimmungen berufen, die seine Haftung ausschliessen, noch auf solche, die diese begrenzen

oder die Beweislast umkehren, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht. Das gleiche gilt für den Bediensteten des Frachtführers oder eine sonstige Person, deren der Frachtführer sich bedient. In diesem Fall haftet der Schuldige vollständig und hat den ganzen Schaden zu decken.

Diesbezüglich weicht die CMR in einem Punkte von der CIM ab. Bei einem dem Vorsatz gleichgestellten Verschulden (grobe Fahrlässigkeit gemäss CIM) beschränkt die CIM (Art. 37) die Haftung des Frachtführers auf das Doppelte der Pauschalentschädigungen, d. h. beispielsweise auf 200 Goldfranken bei Verlust des Gutes. Die CMR enthält keine solche Bestimmung; der Frachtführer haftet also unbeschränkt, mag ihn der Vorwurf eines Vorsatzes oder eines gleichwertigen Verschuldens treffen. Man erachtete nämlich die Verdoppelung der obersten Haftungsgrenze bei Verlust (d. h. 50 Goldfranken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes) als zu gering.

#### *g. Beförderung gefährlicher Güter*

*Das Vorhandensein gefährlicher Güter in der Ladung bildet das letzte Element, das gemäss CMR geeignet ist, die gewöhnliche Haftpflicht zu ändern.* Artikel 22 verpflichtet den Absender, die genaue Art der Gefahr der betreffenden Güter zu bezeichnen und die zu ergreifenden Vorsichtsmassnahmen anzugeben. Diese Verpflichtung wird im allgemeinen durch die Eintragung besonderer Weisungen in den Frachtbrief erfüllt. Mangels solcher Angaben hat der Verfügungsberechtigte mit andern Mitteln zu beweisen, dass der Frachtführer die Gefahr gekannt hat. Hat der Frachtführer die Gefahr, die er nachträglich feststellt, nicht gekannt, dann hat er das Recht, auf Kosten und Gefahr des Absenders, die betreffenden Güter auszuladen, zu vernichten oder unschädlich zu machen, und zwar jederzeit und überall.

In dieser Hinsicht regelt die CMR privatrechtliche Verhältnisse zwischen den Parteien. Die öffentlich-rechtliche Normierung der Beförderung gefährlicher Güter ist im Europäischen Abkommen vom 30. September 1957 über den internationalen Transport gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) enthalten, das Ihnen baldmöglichst zur Genehmigung unterbreitet werden wird.

### Kapitel V:

#### **Reklamationen und Klagen**

Artikel 30 bezieht sich auf den Schutz des Frachtführers vor der Gefahr, während einer zu langen Frist allfälligen Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist ausgesetzt zu sein; es sollen ihm Beweisschwierigkeiten erspart werden.

In Artikel 31 werden die allein zuständigen Gerichte aufgezählt, bei denen Klagen aus Streitfällen auf Grund der CMR erhoben werden können. Es handelt sich um folgende Gerichtsstände:

- a. Der vertraglich vereinbarte Gerichtsstand, der aber ein Vertragsstaat sein soll, oder
- b. der Gerichtsstand des gewöhnlichen Aufenthaltsortes des Beklagten oder der Hauptniederlassung oder der Zweigniederlassung oder auch der Geschäftsstelle des Beklagten, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag zustandekam, oder
- c. der Gerichtsstand des Ortes der Übernahme des Gutes, oder
- d. jener der Ablieferung des Gutes.

Jedes andere Gericht ist nicht zuständig; die Parteien, die ordnungsgemäss eine Klage eingereicht haben, sind gebunden, und das Wahlrecht des Klägers ist erloschen. Dieser kann in gleicher Sache sich nicht an ein anderes Gericht wenden, ausser wenn das Urteil des angerufenen Gerichtes im Lande, wo die neue Klage eingereicht wird, nicht vollstreckt werden kann. Die CMR verleiht gewissen Urteilen des zuständigen Gerichtes für die übrigen Vertragsstaaten die Qualität der automatischen Vollstreckbarkeit. Schliesslich enthebt sie die Angehörigen von Vertragsstaaten der Sicherheitsleistung für Gerichtskosten. Wenn auch hinsichtlich dieser Regeln zwischen der CMR und der CIM einige praktische Verschiedenheiten bestehen, so stimmen doch die beiden Übereinkommen in den Grundzügen überein. In einem gewissen Ausmass haben sie die Vereinheitlichung der Verfahrensvorschriften und des materiellen Rechts zum Gegenstand. So finden diese Regeln nicht nur Anwendung auf Ansprüche, die sich auf Bestimmungen der CMR stützen, sondern auch auf «alle Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung», d. h. auf solche Ansprüche, die zwar materiell ausschliesslich durch das nationale Recht entschieden werden, sich jedoch auf einen Beförderungsvertrag stützen, welcher der CMR gemäss Artikel 1 oder 2 unterliegt.

Die CIM enthält aber eine Bestimmung, die nicht in die CMR übernommen worden ist, nämlich Artikel 56 § 3. Danach ist die Pfändung von Bahnmaterial ausserhalb des Staates, dem die Bahn angehört, untersagt. Dieses Stillschweigen der CMR ist logisch, handelt es sich doch hier nicht um Gegenstände, die zum Betrieb eines öffentlichen Dienstes gehören.

Das in Artikel 31 Absatz 1 der CMR genannte Wahlrecht stimmt mit Artikel 59 der Bundesverfassung nicht überein. Dieser bestimmt, dass der aufrechtstehende Schuldner, der in der Schweiz einen festen Wohnsitz hat, für persönliche Ansprachen vor dem Richter seines Wohnortes gesucht werden muss. Gemäss Kommentar Burckhardt, 3. Aufl., S. 542, kann die Eidgenossenschaft internationale Abkommen abschliessen, welche Klauseln enthalten, die vom Verfassungsrecht abweichen (vgl. auch Coninx, Die Bedeutung der Wohnsitzgarantie von Art. 59 der Bundesverfassung im internationalen Rechtsverkehr, S. 40; Verwaltungsentscheide der Bundesbehörden; 1959–60, Heft 29 Nr. 3; Fleiner/Giacometti, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, S. 858 Anm. 17).

Es zeigt sich, dass die Ablehnung des Wahlrechts gemäss Artikel 31 Absatz 1 den Interessen der schweizerischen Unternehmer zuwiderlaufen würde. Dabei ist an die Rückfracht zu denken. Wenn für eine Sendung von Paris nach Bern ein

französischer Absender zwischen einem französischen und einem schweizerischen Betrieb wählen kann, wird er den letztern nicht wählen, nämlich wegen der Möglichkeit, dass er diesen nur in der Schweiz angreifen könnte, nicht aber am Ladeort. Dies bedeutet, dass die schweizerischen Frachtführer im Wettbewerb mit den ausländischen benachteiligt wären. Umgekehrt kann es für schweizerische Absender, die gegen eine ausländische Unternehmung vorgehen wollen, von Vorteil sein, diese am Ladeort des Gutes einklagen zu können, nämlich in der Schweiz.

Artikel 32 regelt die Verjährung der Ansprüche aus einer der CMR unterliegenden Beförderung. Diese Bestimmung stützt sich auf das Vorbild von Artikel 47 der CIM.

In Artikel 33 wird – gleich wie in Artikel 61 der CIM – die Kompetenzübertragung an ein Schiedsgericht zugelassen. Es wird aber verlangt, dass die Schiedsklausel in den Beförderungsvertrag aufgenommen wird, wogegen gemäss CIM das Schiedsverfahren nachträglich, d. h. erst nach Abschluss des Beförderungsvertrages, eingesetzt werden kann, nachdem der Streitfall entstanden ist. Um auch für den Fall eines Schiedsverfahrens die Anwendung des materiellen CMR-Rechts sicherzustellen, ist erforderlich, dass die Schiedsklausel dem Schiedsgericht die Verpflichtung auferlegt, sich der CMR zu unterwerfen.

#### Kapitel VI:

##### **Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer**

Diese Bestimmungen erfassen den Fall, wo der Frachtführer, mit welchem der Absender den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat, einen oder mehrere Unterakkordanten mit der Ausführung der ihm aufgetragenen Beförderung betraut. Die Artikel 34 und 36 behandeln die Verhältnisse zwischen den aufeinanderfolgenden Frachtführern einerseits und zwischen dem Absender und dem Empfänger andererseits, während die Artikel 35 und 37 bis 40 die Beziehungen der beteiligten Frachtführer unter sich normieren.

Man kann bezweifeln, ob diese Anordnungen von grosser praktischer Tragweite seien, denn im Strassenverkehr – sowohl im nationalen wie im internationalen – wird die Beförderung in fast allen Fällen von jenem Frachtführer besorgt, der sich beim Abschluss des Beförderungsvertrages dazu verpflichtet hat. Aus diesem Grunde hatte die schweizerische Vertretung beantragt, auf die Reglementierung der Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer zu verzichten. Dies ist auch der Grund, warum es uns nicht notwendig erscheint, den Inhalt des VI. Kapitels hier eingehender zu kommentieren.

#### Kapitel VII:

##### **Nichtigkeit der dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen**

Durch Artikel 41 wird der CMR für die Frachtführer und deren Auftraggeber ein zwingender Charakter beigelegt; vorbehalten bleibt jedoch Artikel 40,

der es den aufeinanderfolgenden Frachtführern erlaubt, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 37 und 38 abweichen. Dies bedeutet, dass die CMR für den grenzüberschreitenden Strassenverkehr, welcher Gegenstand eines lediglich in einem Frachtbrief festgehaltenen Beförderungsvertrages ist, als alleiniges Recht gilt. Dies besagt aber auch, dass die CMR integral anzuwenden ist und dass jede abweichende Vereinbarung nichtig und ohne Rechtswirkung ist. Für die übrigen Vertragsbestimmungen bleibt der Vertrag aber dennoch gültig.

Nichtig ist insbesondere jede Abmachung, durch die sich der Frachtführer die Ansprüche aus der Versicherung des Gutes abtreten lässt. Diese Bestimmung (Art. 41 Abs. 2) verfolgt den Zweck, die Interessen des Absenders zu wahren und den Frachtführer daran zu hindern, zum Schaden des Absenders Vorteile zu erlangen. Das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente, unterzeichnet in Brüssel am 25. August 1924, bestimmt in Artikel 3 § 8, dass eine Klausel, durch die dem Unternehmer der Anspruch aus der Versicherung abgetreten wird, als Ausschluss der Haftung des Unternehmers angesehen wird und somit nichtig und ohne Rechtswirkung ist (AS 1954 761). Es geht darum, vom Frachtführer zum Schaden des Verfügungsberechtigten formulierte Klauseln zu verhindern. Umgekehrt hindert nichts den Verfügungsberechtigten daran, wenn einmal ein Schaden eingetreten ist, mit dem Frachtführer einen besonderen Vertrag abzuschliessen, durch den der Anspruch an der Versicherung des Gutes an den Frachtführer abgetreten wird.

## Kapitel VIII:

### Schlussbestimmungen

Vorbehältlich einiger Details nebensächlicher Bedeutung, die dem besonderen Charakter der CMR Rechnung tragen, sind die Bestimmungen der Artikel 42–51 die gleichen wie jene, die Ihnen mit der Botschaft vom 14. Januar 1960 über verschiedene internationale Abkommen betreffend Zollbehandlung unterbreitet worden sind (BBl. 1960 I 705; AS 1960 1037).

Es genügt, darauf hinzuweisen, dass nach der Schlussklausel die CMR in einer einzigen Urschrift in englischer und französischer Sprache abgefasst ist, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Der unserer Botschaft beiliegende deutsche Wortlaut ist im Interesse einer einheitlichen deutschen Fassung des Übereinkommens zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, Österreichs und der Schweiz abgestimmt worden, ohne damit die ausschliessliche Verbindlichkeit des französischen und englischen Textes in Frage zu stellen. Gleiches war schon bei anderen Übereinkommen der Fall, so z. B. beim Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BBl. 1962 I 1401).

### Unterzeichnungsprotokoll

Wie wir schon bezüglich Artikel 1 Absatz 4 (vgl. Abschn. B Kap. I Ziff. 2 Buchst. c) ausgeführt haben, ist das im Unterzeichnungsprotokoll (Ziffer 2) vorgesehene *pactum de contrahendo* noch nicht verwirklicht worden. Der Binnenverkehrsausschuss hat im April 1962 lediglich die Aufstellung allgemeiner Bedingungen für internationale Umzugsbeförderungen unter der Leitung der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen beschlossen, wobei er sich vorbehielt, im Lichte der sich aus ihrer Anwendung ergebenden Erfahrungen ein Übereinkommen über den Vertrag für Umzugsgut auszuarbeiten. Was das im Unterzeichnungsprotokoll vorgesehene allfällige Übereinkommen über den kombinierten Verkehr betrifft, befindet sich der Entwurf noch im Studium beim Internationalen Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts.

### C. Würdigung

Der Abschluss der CMR legt Zeugnis ab vom Bestreben zur Zusammenarbeit, welche die Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftskommission beseelt, und ist als ein positiver Beitrag zur europäischen Integration zu bewerten. Es entspricht unserer Tradition, dass wir uns den Bemühungen um die Rechtsvereinheitlichung im Bereiche des Verkehrs anschliessen.

Aus diesem Grunde empfehlen wir Ihnen, das Übereinkommen durch die Annahme des beiliegenden Entwurfs zu einem Bundesbeschluss zu genehmigen.

Die verfassungsmässige Grundlage des Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung, gemäss welchem dem Bund das Recht zusteht, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung stützt sich auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da das Übereinkommen jederzeit durch Notifizierung auf zwölf Monate gekündigt werden kann (Art. 44), unterliegt der beantragte Bundesbeschluss nicht dem Staatsvertragsreferendum nach Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. April 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

**L. von Moos**

Der Bundeskanzler:

**Huber**

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
**betreffend das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag**  
**im internationalen Strassengüterverkehr**

*Die Bundesversammlung*

*der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 8 und 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 16. April 1969,

*beschliesst:*

Einziges Artikel

<sup>1</sup> Das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) nebst Unterzeichnungsprotokoll vom gleichen Tage wird genehmigt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, das Übereinkommen nebst Unterzeichnungsprotokoll zu ratifizieren.

*Übersetzung aus dem französischen Originaltext*

## **Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)**

### **Präambel**

**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,

**FOLGENDES VEREINBART:**

### **Kapitel I**

#### **Geltungsbereich**

##### **Art. 1**

1. Dieses Übereinkommen gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Strasse mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Verträge angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der Parteien.

2. Im Sinne dieses Übereinkommens bedeuten «Fahrzeuge» Kraftfahrzeuge, Sattelmotorkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, wie sie in Artikel 4 des Abkommens über den Strassenverkehr vom 19. September 1949 umschrieben sind.

3. Dieses Übereinkommen gilt auch dann, wenn in seinen Geltungsbereich fallende Beförderungen von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen durchgeführt werden.

4. Dieses Übereinkommen gilt nicht:

- a. für Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden;
- b. für die Beförderung von Leichen;
- c. für die Beförderung von Umzugsgut.

5. Die Vertragsparteien werden untereinander keine zwei- oder mehrseitigen Sondervereinbarungen schliessen, die Abweichungen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens enthalten; ausgenommen sind Sondervereinbarungen unter Vertragsparteien, nach denen dieses Übereinkommen nicht für ihren kleinen Grenzverkehr gilt, oder durch die für Beförderungen, die ausschliesslich auf ihrem Staatsgebiet durchgeführt werden, die Verwendung eines das Gut vertretenden Frachtbriefes zugelassen wird.

## Art. 2

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. Soweit jedoch bewiesen wird, dass während der Beförderung durch das andere Verkehrsmittel eingetretene Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Strassenfrachtführers, sondern durch ein Ereignis verursacht worden sind, das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann, bestimmt sich die Haftung des Strassenfrachtführers nicht nach diesem Übereinkommen, sondern danach, wie der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels gehaftet hätte, wenn ein lediglich das Gut betreffender Beförderungsvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des anderen Verkehrsmittels nach den zwingenden Vorschriften des für die Beförderung durch das andere Verkehrsmittel geltenden Rechts geschlossen worden wäre. Bestehen jedoch keine solchen Vorschriften, so bestimmt sich die Haftung des Strassenfrachtführers nach diesem Übereinkommen.

2. Ist der Strassenfrachtführer zugleich der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels, so haftet er ebenfalls nach Absatz 1, jedoch so, als ob seine Tätigkeit als Strassenfrachtführer und seine Tätigkeit als Frachtführer des anderen Verkehrsmittels von zwei verschiedenen Personen ausgeübt würden.

## Kapitel II

### Haftung des Frachtführers für andere Personen

#### Art. 3

Der Frachtführer haftet, soweit dieses Übereinkommen anzuwenden ist, für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wie für

eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

### Kapitel III

#### Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages

##### Art. 4

Der Beförderungsvertrag wird in einem Frachtbrief festgehalten. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages, der den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen bleibt.

##### Art. 5

1. Der Frachtbrief wird in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet werden. Die Unterschriften können gedruckt oder durch den Stempel des Absenders oder des Frachtführers ersetzt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtbrief ausgestellt wird, zulässig ist. Die erste Ausfertigung erhält der Absender, die zweite begleitet das Gut, die dritte behält der Frachtführer.

2. Ist das zu befördernde Gut auf mehrere Fahrzeuge zu verladen oder handelt es sich um verschiedenartige oder um in verschiedene Posten aufgeteilte Güter, können sowohl der Absender als auch der Frachtführer verlangen, dass so viele Frachtbriefe ausgestellt werden, als Fahrzeuge zu verwenden oder Güterarten oder -posten vorhanden sind.

##### Art. 6

1. Der Frachtbrief muss folgende Angaben enthalten :

- a. Ort und Tag der Ausstellung;
- b. Name und Anschrift des Absenders;
- c. Name und Anschrift des Frachtführers;
- d. Stelle und Tag der Übernahme des Gutes sowie die für die Ablieferung vorgesehene Stelle;
- e. Name und Anschrift des Empfängers;
- f. die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre allgemein anerkannte Bezeichnung;
- g. Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke;
- h. Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;
- i. die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und andere Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen);

- j.* Weisungen für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung;
  - k.* die Angabe, dass die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterliegt.
2. Zutreffendenfalls muss der Frachtbrief ferner folgende Angaben enthalten:
- a.* das Verbot umzuladen;
  - b.* die Kosten, die der Absender übernimmt;
  - c.* den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;
  - d.* die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung;
  - e.* Weisungen des Absenders an den Frachtführer über die Versicherung des Gutes;
  - f.* die vereinbarte Frist, in der die Beförderung beendet sein muss;
  - g.* ein Verzeichnis der dem Frachtführer übergebenen Urkunden.
3. Die Parteien dürfen in den Frachtbrief noch andere Angaben eintragen, die sie für zweckmässig halten.

#### Art. 7

1. Der Absender haftet für alle Kosten und Schäden, die dem Frachtführer dadurch entstehen, dass folgende Angaben unrichtig oder unvollständig sind:

- a.* die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe *b.*, *d.*, *e.*, *f.*, *g.*, *h.* und *j.* bezeichneten Angaben;
- b.* die in Artikel 6 Absatz 2 bezeichneten Angaben;
- c.* alle anderen Angaben oder Weisungen des Absenders für die Ausstellung des Frachtbriefes oder zum Zwecke der Eintragung in diesen.

2. Trägt der Frachtführer auf Verlangen des Absenders die in Absatz 1 bezeichneten Angaben in den Frachtbrief ein, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass der Frachtführer hierbei im Namen des Absenders gehandelt hat.

3. Enthält der Frachtbrief die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe *k.* bezeichnete Angabe nicht, so haftet der Frachtführer für alle Kosten und Schäden, die dem über das Gut Verfügungsberechtigten infolge dieser Unterlassung entstehen.

#### Art. 8

1. Der Frachtführer ist verpflichtet, bei der Übernahme des Gutes zu überprüfen:

- a.* die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke und über ihre Zeichen und Nummern;
- b.* den äusseren Zustand des Gutes und seiner Verpackung.

2. Stehen dem Frachtführer keine angemessenen Mittel zur Verfügung, um die Richtigkeit der in Absatz 1 Buchstabe a. bezeichneten Angaben zu überprüfen, so trägt er im Frachtbrief Vorbehalte ein, die zu begründen sind. Desgleichen hat er Vorbehalte zu begründen, die er hinsichtlich des äusseren Zustandes des Gutes und seiner Verpackung macht. Die Vorbehalte sind für den Absender nicht verbindlich, es sei denn, dass er sie im Frachtbrief ausdrücklich anerkannt hat.

3. Der Absender kann vom Frachtführer verlangen, dass dieser das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes überprüft. Er kann auch verlangen, dass der Frachtführer den Inhalt der Frachtstücke überprüft. Der Frachtführer hat Anspruch auf Ersatz der Kosten der Überprüfung. Das Ergebnis der Überprüfung ist in den Frachtbrief einzutragen.

#### Art. 9

1. Der Frachtbrief dient bis zum Beweise des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer.

2. Sofern der Frachtbrief keine mit Gründen versehenen Vorbehalte des Frachtführers aufweist, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer äusserlich in gutem Zustande waren und dass die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen.

#### Art. 10

Der Absender haftet dem Frachtführer für alle durch mangelhafte Verpackung des Gutes verursachten Schäden an Personen, am Betriebsmaterial und an anderen Gütern sowie für alle durch mangelhafte Verpackung verursachten Kosten, es sei denn, dass der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei der Übernahme des Gutes bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat.

#### Art. 11

1. Der Absender hat dem Frachtbrief die Urkunden beizugeben, die für die vor der Ablieferung des Gutes zu erledigende Zoll- oder sonstige amtliche Behandlung notwendig sind, oder diese Urkunden dem Frachtführer zur Verfügung zu stellen und diesem alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

2. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind. Der Absender haftet dem Frachtführer für alle aus dem Fehlen, der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden und Angaben entstehenden Schäden, es sei denn, dass den Frachtführer ein Verschulden trifft.

3. Der Frachtführer haftet wie ein Kommissionär für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief bezeichneten und die-

sem beigegebenen oder dem Frachtführer ausgehändigten Urkunden; er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

#### Art. 12

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.

2. Dieses Recht erlischt, sobald die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes dem Empfänger übergeben ist oder dieser sein Recht nach Artikel 13 Absatz 1 geltend macht. Von diesem Zeitpunkt an hat der Frachtführer den Weisungen des Empfängers nachzukommen.

3. Das Verfügungsrecht steht jedoch dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu, wenn der Absender einen entsprechenden Vermerk in den Frachtbrief eingetragen hat.

4. Hat der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechtes die Ablieferung des Gutes an einen Dritten angeordnet, so ist dieser nicht berechtigt, seinerseits andere Empfänger zu bestimmen.

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.

6. Kann der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen des Absatzes 5 Buchstabe *b.* die erhaltenen Weisungen nicht durchführen, so hat er unverzüglich denjenigen zu benachrichtigen, der die Weisungen erteilt hat.

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.

#### Art. 13

1. Nach Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer zu verlangen, dass ihm gegen

Empfangsbestätigung die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes übergeben und das Gut abgeliefert wird. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 19 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger die Rechte aus dem Beförderungsvertrage im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen.

2. Der Empfänger, der die ihm nach Absatz 1 zustehenden Rechte geltend macht, hat den Gesamtbetrag der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Kosten zu zahlen. Bei Streitigkeiten hierüber ist der Frachtführer zur Ablieferung des Gutes nur verpflichtet, wenn ihm der Empfänger Sicherheit leistet.

#### Art. 14

1. Wenn aus irgendeinem Grunde vor Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Erfüllung des Vertrages zu den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen unmöglich ist oder unmöglich wird, hat der Frachtführer Weisungen des nach Artikel 12 über das Gut Verfügungsberechtigten einzuholen.

2. Gestatten die Umstände jedoch eine von den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen abweichende Ausführung der Beförderung und konnte der Frachtführer Weisungen des nach Artikel 12 über das Gut Verfügungsberechtigten innerhalb angemessener Zeit nicht erhalten, so hat er die Massnahmen zu ergreifen, die ihm im Interesse des über das Gut Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen.

#### Art. 15

1. Treten nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort Ablieferungshindernisse ein, so hat der Frachtführer Weisungen des Absenders einzuholen. Wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, ist der Absender berechtigt, über das Gut zu verfügen, ohne die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorweisen zu müssen.

2. Der Empfänger kann, auch wenn er die Annahme des Gutes verweigert hat, dessen Ablieferung noch so lange verlangen, als der Frachtführer keine dem widersprechenden Weisungen des Absenders erhalten hat.

3. Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Befugnisse nach Artikel 12 Absatz 3 Anweisung erteilt hat, das Gut an einen Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung der Absätze 1 und 2 dieses Artikels der Empfänger die Stelle des Absenders und der Dritte die des Empfängers ein.

#### Art. 16

1. Der Frachtführer hat Anspruch auf Erstattung der Kosten, die ihm dadurch entstehen, dass er Weisungen einholt oder ausführt, es sei denn, dass er diese Kosten verschuldet hat.

2. In den in Artikel 14 Absatz 1 und in Artikel 15 bezeichneten Fällen kann der Frachtführer das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten

ausladen; nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet. Der Frachtführer hat sodann das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren. Er kann es jedoch auch einem Dritten anvertrauen und haftet dann nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Das Gut bleibt mit den aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüchen sowie mit allen anderen Kosten belastet.

3. Der Frachtführer kann, ohne Weisungen des Verfügungsberechtigten abzuwarten, den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn es sich um verderbliche Waren handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Massnahme rechtfertigt oder wenn die Kosten der Verwahrung in keinem Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Er kann auch in anderen Fällen den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist gegenteilige Weisungen des Verfügungsberechtigten, deren Ausführung ihm billigerweise zugemutet werden kann, nicht erhält.

4. Wird das Gut auf Grund der Bestimmungen dieses Artikels verkauft, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Wenn diese Kosten höher sind als der Erlös, kann der Frachtführer den Unterschied beanspruchen.

5. Art und Weise des Verkaufes bestimmen sich nach den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet.

## Kapitel IV

### Haftung des Frachtführers

#### Art. 17

1. 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.

2. Der Frachtführer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

3. Um sich von seiner Haftung zu befreien, kann sich der Frachtführer weder auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges noch gegebenenfalls auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters berufen.

4. Der Frachtführer ist vorbehaltlich des Artikels 18 Absatz 2 bis 5 von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus den mit einzelnen oder mehreren Umständen der folgenden Art verbundenen besonderen Gefahren entstanden ist:

- a. Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen, wenn diese Verwendung ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist;
- b. Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
- c. Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
- d. natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren, ausgesetzt sind;
- e. ungenügende oder unzulängliche Bezeichnung oder Numerierung der Frachtstücke;
- f. Beförderung von lebenden Tieren.

5. Haftet der Frachtführer auf Grund dieses Artikels für einzelne Umstände, die einen Schaden verursacht haben, nicht, so haftet er nur in dem Umfange, in dem die Umstände, für die er auf Grund dieses Artikels haftet, zu dem Schaden beigetragen haben.

#### Art. 18

1. Der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch einen der in Artikel 17 Absatz 2 bezeichneten Umstände verursacht worden ist, obliegt dem Frachtführer.

2. Wenn der Frachtführer darlegt, dass nach den Umständen des Falles der Verlust oder die Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 17 Absatz 4 bezeichneten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch beweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschliesslich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

3. Diese Vermutung gilt im Falle des Artikels 17 Absatz 4 Buchstabe *a.* nicht bei aussergewöhnlich grossem Abgang oder bei Verlust von ganzen Frachtstücken.

4. Bei Beförderung mit einem Fahrzeug, das mit besonderen Einrichtungen zum Schutze des Gutes gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen oder Luftfeuchtigkeit versehen ist, kann sich der Frachtführer auf Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe *d.* nur berufen, wenn er beweist, dass er alle ihm nach den Umständen obliegenden Massnahmen hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung der besonderen Einrichtungen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

5. Der Frachtführer kann sich auf Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe *f.* nur berufen, wenn er beweist, dass er alle ihm nach den Umständen üblicherweise

obliegenden Massnahmen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

#### Art. 19

Eine Überschreitung der Lieferfrist liegt vor, wenn das Gut nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert worden ist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, die tatsächliche Beförderungsdauer unter Berücksichtigung der Umstände, bei teilweiser Beladung insbesondere unter Berücksichtigung der unter gewöhnlichen Umständen für die Zusammenstellung von Gütern zwecks vollständiger Beladung benötigten Zeit, die Frist überschreitet, die vernünftigerweise einem sorgfältigen Frachtführer zuzubilligen ist.

#### Art. 20

1. Der Verfügungsberechtigte kann das Gut, ohne weitere Beweise erbringen zu müssen, als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, nicht binnen 60 Tagen nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer abgeliefert worden ist.

2. Der Verfügungsberechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, dass er sofort benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Dieses Verlangen ist ihm schriftlich zu bestätigen.

3. Der Verfügungsberechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang einer solchen Benachrichtigung fordern, dass ihm das Gut gegen Befriedigung der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüche und gegen Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird; seine Ansprüche auf Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 23 und gegebenenfalls nach Artikel 26 bleiben vorbehalten.

4. Wird das in Absatz 2 bezeichnete Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in Absatz 3 bestimmten Frist von 30 Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Frachtführer über das Gut nach dem Recht des Ortes verfügen, an dem es sich befindet.

#### Art. 21

Wird das Gut dem Empfänger ohne Einziehung der nach dem Beförderungsvertrag vom Frachtführer einzuziehenden Nachnahme abgeliefert, so hat der Frachtführer, vorbehaltlich seines Rückgriffsrechtes gegen den Empfänger, dem Absender bis zur Höhe des Nachnahmebetrages Schadenersatz zu leisten.

#### Art. 22

1. Der Absender hat den Frachtführer, wenn er ihm gefährliche Güter übergibt, auf die genaue Art der Gefahr aufmerksam zu machen und ihm gegebenenfalls die zu ergreifenden Vorsichtsmassnahmen anzugeben. Ist diese Mitteilung

im Frachtbrief nicht eingetragen worden, so obliegt es dem Absender oder dem Empfänger, mit anderen Mitteln zu beweisen, dass der Frachtführer die genaue Art der mit der Beförderung der Güter verbundenen Gefahren gekannt hat.

2. Gefährliche Güter, deren Gefährlichkeit der Frachtführer nicht im Sinne des Absatzes 1 gekannt hat, kann der Frachtführer jederzeit und überall ohne Schadenersatzpflicht ausladen, vernichten oder unschädlich machen; der Absender haftet darüber hinaus für alle durch die Übergabe dieser Güter zur Beförderung oder durch ihre Beförderung entstehenden Kosten und Schäden.

#### Art. 23

1. Hat der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so wird die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet.

2. Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Börsenpreis, mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemincinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit.

3. Die Entschädigung darf jedoch 25 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen. Unter Franken ist der Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt zu verstehen.

4. Ausserdem sind – ohne weiteren Schadenersatz – Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des Gutes entstandene Kosten zurückzuerstaten, und zwar im Falle des gänzlichen Verlustes in voller Höhe, im Falle des teilweisen Verlustes anteilig.

5. Wenn die Lieferfrist überschritten ist und der Verfügungsberechtigte beweist, dass daraus ein Schaden entstanden ist, hat der Frachtführer dafür eine Entschädigung nur bis zur Höhe der Fracht zu leisten.

6. Höhere Entschädigungen können nur dann beansprucht werden, wenn der Wert des Gutes oder ein besonderes Interesse an der Lieferung nach den Artikeln 24 und 26 angegeben worden ist.

#### Art. 24

Der Absender kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlages zur Fracht einen Wert des Gutes im Frachtbrief angeben, der den in Artikel 23 Absatz 3 bestimmten Höchstbetrag übersteigt; in diesem Fall tritt der angegebene Betrag an die Stelle des Höchstbetrages.

#### 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.

#### Art. 26

1. Der Absender kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlages zur Fracht für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung und für den Fall der Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist durch Eintragung in den Frachtbrief den Betrag eines besonderen Interesses an der Lieferung festlegen.

2. Ist ein besonderes Interesse an der Lieferung angegeben worden, so kann unabhängig von der Entschädigung nach den Artikeln 23, 24 und 25 der Ersatz des weiteren bewiesenen Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden.

#### Art. 27

1. Der Verfügungsberechtigte kann auf die ihm gewährte Entschädigung Zinsen in Höhe von 5 Prozent jährlich verlangen. Die Zinsen laufen von dem Tage der schriftlichen Reklamation gegenüber dem Frachtführer oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

2. Wird die Entschädigung auf Grund von Rechnungsgrößen ermittelt, die nicht in der Währung des Landes ausgedrückt sind, in dem die Zahlung beansprucht wird, so ist die Umrechnung nach dem Tageskurs am Zahlungsort der Entschädigung vorzunehmen.

#### Art. 28

1. Können Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist, die bei einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingetreten sind, nach dem anzuwendenden Recht zur Erhebung ausservertraglicher Ansprüche führen, so kann sich der Frachtführer demgegenüber auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die seine Haftung ausschliessen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.

2. Werden Ansprüche aus ausservertraglicher Haftung für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist gegen eine der Personen erhoben, für die der Frachtführer nach Artikel 3 haftet, so kann sich auch diese Person auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die die Haftung des Frachtführers ausschliessen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.

#### Art. 29

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.

2. Das gleiche gilt, wenn Bediensteten des Frachtführers oder sonstigen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, Vorsatz oder ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden zur Last fällt, wenn diese Bediensteten oder sonstigen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. In solchen Fällen können sich auch die Bediensteten oder sonstigen Personen hinsichtlich ihrer persönlichen Haftung nicht auf die in Absatz 1 bezeichneten Bestimmungen dieses Kapitels berufen.

## Kapitel V

### Reklamationen und Klagen

#### Art. 30

1. Nimmt der Empfänger das Gut an, ohne dessen Zustand gemeinsam mit dem Frachtführer zu überprüfen und ohne unter Angaben allgemeiner Art über den Verlust oder die Beschädigung an den Frachtführer Vorbehalte zu richten, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass der Empfänger das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat; die Vorbehalte müssen, wenn es sich um äusserlich erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens bei der Ablieferung des Gutes oder, wenn es sich um äusserlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Ablieferung gemacht werden. Die Vorbehalte müssen schriftlich gemacht werden, wenn es sich um äusserlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt.

2. Haben Empfänger und Frachtführer den Zustand des Gutes gemeinsam überprüft, so ist der Gegenbeweis gegen das Ergebnis der Überprüfung nur zulässig, wenn es sich um äusserlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt und der Empfänger binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Überprüfung an den Frachtführer schriftliche Vorbehalte gerichtet hat.

3. Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist kann nur gefordert werden, wenn binnen 21 Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, an den Frachtführer ein schriftlicher Vorbehalt gerichtet wird.

4. Bei der Berechnung der in diesem Artikel bestimmten Fristen wird jeweils der Tag der Ablieferung, der Tag der Überprüfung oder der Tag, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, nicht mitgerechnet.

5. Frachtführer und Empfänger haben sich gegenseitig jede angemessene Erleichterung für alle erforderlichen Feststellungen und Überprüfungen zu gewähren.

## Art. 31

1. Wegen aller Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung kann der Kläger, ausser durch Vereinbarung der Parteien bestimmte Gerichte von Vertragsstaaten, 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.

2. Ist ein Verfahren bei einem nach Absatz 1 zuständigen Gericht wegen einer Streitigkeit im Sinne des genannten Absatzes anhängig oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, dass die Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.

3. Ist in einer Streitsache im Sinne des Absatzes 1 ein Urteil eines Gerichtes eines Vertragsstaates in diesem Staat vollstreckbar geworden, so wird es auch in allen anderen Vertragsstaaten vollstreckbar, sobald die in dem jeweils in Betracht kommenden Staat hierfür vorgeschriebenen Formerfordernisse erfüllt sind. Diese Formerfordernisse dürfen zu keiner sachlichen Nachprüfung führen.

4. Die Bestimmungen des Absatzes 3 gelten für Urteile im kontradiktorischen Verfahren, für Versäumnisurteile und für gerichtliche Vergleiche, jedoch nicht für nur vorläufig vollstreckbare Urteile sowie nicht für Verurteilungen, durch die dem Kläger bei vollständiger oder teilweiser Abweisung<sup>1)</sup> der Klage neben den Verfahrenskosten Schadenersatz und Zinsen auferlegt werden.

5. Angehörige der Vertragsstaaten, die ihren Wohnsitz oder eine Niederlassung in einem dieser Staaten haben, sind nicht verpflichtet, Sicherheit für die Kosten eines gerichtlichen Verfahrens zu leisten, das wegen einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingeleitet wird.

## Art. 32

1. Ansprüche aus einer 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;

<sup>1)</sup> Fassung für Österreich: «Ab- oder Zurückweisung».

- b. bei gänzlichem Verlust mit dem 30. Tage nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, wenn eine Lieferfrist nicht vereinbart worden ist, mit dem 60. Tage nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer;
- c. in allen anderen Fällen mit dem Ablauf einer Frist von drei Monaten nach dem Abschluss des Beförderungsvertrages.

Der Tag, an dem die Verjährung beginnt, wird bei der Berechnung der Frist nicht mitgerechnet.

2. Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation bis zu dem Tage gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet. Wird die Reklamation teilweise anerkannt, so läuft die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation weiter. Der Beweis für den Empfang der Reklamation oder der Antwort sowie für die Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich darauf beruft. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

3. Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 gilt für die Hemmung der Verjährung das Recht des angerufenen Gerichtes. Dieses Recht gilt auch für die Unterbrechung der Verjährung.

4. Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

### Art. 33

Der Beförderungsvertrag kann eine Bestimmung enthalten, durch die die Zuständigkeit eines Schiedsgerichtes begründet wird, jedoch nur, wenn die Bestimmung vorsieht, dass das Schiedsgericht dieses Übereinkommen anzuwenden hat.

## Kapitel VI

### Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer

#### Art. 34

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, von aufeinanderfolgenden Strassenfrachtführern ausgeführt, so haftet jeder von ihnen für die Ausführung der gesamten Beförderung; der zweite und jeder folgende Frachtführer wird durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes nach Massgabe der Bedingungen des Frachtbriefes Vertragspartei.

#### Art. 35

1. Ein Frachtführer, der das Gut von dem vorhergehenden Frachtführer übernimmt, hat diesem eine datierte und unterzeichnete Empfangsbestätigung auszuhändigen. Er hat seinen Namen und seine Anschrift auf der zweiten Aus-

fertigung des Frachtbriefes einzutragen. Gegebenenfalls trägt er Vorbehalte nach Artikel 8 Absatz 2 auf der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes sowie auf der Empfangsbestätigung ein.

2. Für die Beziehungen zwischen den aufeinanderfolgenden Frachtführern gilt Artikel 9.

#### Art. 36

Ersatzansprüche wegen eines Verlustes, einer Beschädigung oder einer Überschreitung der Lieferfrist können, ausser im Wege der Widerklage oder der Einrede in einem Verfahren wegen eines auf Grund desselben Beförderungsvertrages erhobenen Anspruches, nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Frachtführer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung ausgeführt hat, in dessen Verlauf das Ereignis eingetreten ist, das den Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist verursacht hat; ein und dieselbe Klage kann gegen mehrere Frachtführer gerichtet sein.

#### Art. 37

Einem Frachtführer, der auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung gezahlt hat, steht der Rückgriff hinsichtlich der Entschädigung, der Zinsen und der Kosten gegen die an der Beförderung beteiligten Frachtführer nach folgenden Bestimmungen zu:

- a. der Frachtführer, der den Verlust oder die Beschädigung verursacht hat, hat die von ihm oder von einem anderen Frachtführer geleistete Entschädigung allein zu tragen;
- b. ist der Verlust oder die Beschädigung durch zwei oder mehrere Frachtführer verursacht worden, so hat jeder einen seinem Haftungsanteil entsprechenden Betrag zu zahlen; ist die Feststellung der einzelnen Haftungsanteile nicht möglich, so haftet jeder nach dem Verhältnis des ihm zustehenden Anteiles am Beförderungsentgelt;
- c. kann nicht festgestellt werden, welche der Frachtführer den Schaden zu tragen haben, so ist die zu leistende Entschädigung in dem unter Buchstabe b bestimmten Verhältnis zu Lasten aller Frachtführer aufzuteilen.

#### Art. 38

Ist ein Frachtführer zahlungsunfähig, so ist der auf ihn entfallende, aber von ihm nicht gezahlte Anteil zu Lasten aller anderen Frachtführer nach dem Verhältnis ihrer Anteile an dem Beförderungsentgelt aufzuteilen.

#### Art. 39

1. Ein Frachtführer, gegen den nach Artikel 37 und 38 Rückgriff genommen wird, kann nicht einwenden, dass der Rückgriff nehmende Frachtführer zu Unrecht gezahlt hat, wenn die Entschädigung durch eine gerichtliche Entscheidung festgesetzt worden war, sofern der im Wege des Rückgriffs in Anspruch genommene Frachtführer von dem gerichtlichen Verfahren ordnungs-

gemäss in Kenntnis gesetzt worden war und in der Lage war, sich daran zu beteiligen.

2. Ein Frachtführer, der sein Rückgriffsrecht gerichtlich geltend machen will, kann seinen Anspruch vor dem zuständigen Gericht des Staates erheben, in dem einer der beteiligten Frachtführer seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist. Ein und dieselbe Rückgriffsklage kann gegen alle beteiligten Frachtführer gerichtet sein.

3. Die Bestimmungen des Artikels 31 Absatz 3 und 4 gelten auch für Urteile über die Rückgriffsansprüche nach den Artikeln 37 und 38.

4. Die Bestimmungen des Artikels 32 gelten auch für Rückgriffsansprüche zwischen Frachtführern. Die Verjährung beginnt jedoch entweder mit dem Tage des Eintrittes der Rechtskraft eines Urteils über die nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu zahlende Entschädigung oder, wenn ein solches rechtskräftiges Urteil nicht vorliegt, mit dem Tage der tatsächlichen Zahlung.

#### Art. 40

Den Frachtführern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 37 und 38 abweichen.

### Kapitel VII

#### Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen

#### Art. 41

1. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 40 ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge.

2. Nichtig ist insbesondere jede Abmachung, durch die sich der Frachtführer die Ansprüche aus der Versicherung des Gutes abtreten lässt, und jede andere ähnliche Abmachung sowie jede Abmachung, durch die die Beweislast verschoben wird.

### Kapitel VIII

#### Schlussbestimmungen

#### Art. 42

1. Dieses Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sowie den nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrages in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt offen.

2. Die Staaten, die nach Absatz 11 des der Wirtschaftskommission für Europa erteilten Auftrages berechtigt sind, an gewissen Arbeiten der Kommission teilzunehmen, können durch Beitritt Vertragsparteien des Übereinkommens nach seinem Inkrafttreten werden.

3. Das Übereinkommen liegt bis einschliesslich 31. August 1956 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.

4. Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren.

5. Die Ratifikation oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

#### Art. 43

1. Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.

2. Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder beitrifft, am neunzigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

#### Art. 44

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.

2. Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär wirksam.

#### Art. 45

Sinkt durch Kündigungen die Zahl der Vertragsparteien nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf weniger als fünf, so tritt das Übereinkommen mit dem Tage ausser Kraft, an dem die letzte dieser Kündigungen wirksam wird.

#### Art. 46

1. Jeder Staat kann bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch Notifizierung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gegenüber erklären, dass dieses Übereinkommen für alle oder für einen Teil der Hoheitsgebiete gelten soll, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt. Das Übereinkommen wird für das Hoheitsgebiet oder die Hoheitsgebiete, die in der Notifizierung genannt sind, am neunzigsten Tage nach Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen oder, falls das Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, mit seinem Inkrafttreten wirksam.

2. Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, dass dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet Anwendung findet, dessen internationale Beziehungen er

wahrnimmt, kann das Übereinkommen in bezug auf dieses Hoheitsgebiet gemäss Artikel 44 kündigen.

#### Art. 47

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die von den Parteien durch Verhandlung oder auf anderem Wege nicht geregelt werden kann, wird auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.

#### Art. 48

1. Jede Vertragspartei kann bei der Unterzeichnung, bei der Ratifikation oder bei dem Beitritt zu diesem Übereinkommen erklären, dass sie sich durch den Artikel 47 des Übereinkommens nicht als gebunden betrachtet. Die andern Vertragsparteien sind gegenüber jeder Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch den Artikel 47 nicht gebunden.

2. Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach Absatz 1 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zurückziehen.

3. Andre Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

#### Art. 49

1. Sobald dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft ist, kann jede Vertragspartei durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens verlangen. Der Generalsekretär wird dieses Verlangen allen Vertragsparteien mitteilen und eine Revisionskonferenz einberufen, wenn binnen vier Monaten nach seiner Mitteilung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm die Zustimmung zu dem Verlangen notifiziert.

2. Wenn eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen wird, teilt der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien mit und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz geprüft haben wollen. Der Generalsekretär teilt allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut dieser Vorschläge mindestens drei Monate vor der Eröffnung der Konferenz mit.

3. Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie die Staaten ein, die auf Grund des Artikels 42 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind.

#### Art. 50

Ausser den in Artikel 49 vorgesehenen Mitteilungen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten

Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 42 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind,

- a. die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 42;
- b. die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 43 in Kraft tritt;
- c. die Kündigung nach Artikel 44;
- d. das Ausserkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 45;
- e. den Eingang der Notifizierungen nach Artikel 46;
- f. den Eingang der Erklärungen und Notifizierungen nach Artikel 48 Absatz 1 und 2.

#### Art. 51

Nach dem 31. August 1956 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der allen in Artikel 42 Absatz 1 und 2 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften übersendet.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am neunzehnten Mai neunzehnhundertsechsfünfzig in einer einzigen Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

#### Unterzeichnungsprotokoll

Bei der Unterzeichnung des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr haben sich die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten auf folgende Feststellung und Erklärung geeinigt:

1. Dieses Übereinkommen gilt nicht für Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland einerseits und der Republik Irland andererseits.

##### *2. Zu Artikel 1 Absatz 4*

Die Unterzeichneten verpflichten sich, über ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für Umzugsgut und ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für den kombinierten Verkehr zu verhandeln.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am neunzehnten Mai neunzehnhundertsechsfünfzig in einer einzigen Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des  
Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr  
(Vom 16. April 1969)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	17
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10255
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.05.1969
Date	
Data	
Seite	773-818
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 320

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.