

Griechisches Transportrecht

Rechtsanwalt und Dikigoros Epameinondas Kalagiakos, Athen*

A. Überblick über das griechische Straßengütertransportrecht

Das griechische Recht wird dem kontinentaleuropäischen Rechtskreis und genauer seiner zentraleuropäischen Gruppe, der bekanntlich auch das deutsche Rechtssystem angehört, zugeordnet. Während das griechische Handelsrecht vom französischen Recht beeinflusst ist, ist das allgemeine Zivilrecht vom deutschen Recht beeinflusst. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das deutsche Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) rezipiert. Dies führt dazu, dass der Einfluss der deutschen Rechtstheorie bis heute stark ist.

Eine griechische Besonderheit ist der hohe Anteil des Straßenverkehrs am Gütertransport. Während in anderen EU-Ländern die Kombination von Straßen-, Schiene-, Luft- und Schiffstransporten die Regel darstellt, konzentriert sich in Griechenland der Transport- und Logistikmarkt bisher vornehmlich auf die Straße oder auf die Schifffahrt, wenn es um die Versorgung der Inseln geht. Über das Schienennetz werden hauptsächlich Schwertransporte realisiert.

Auf innergriechische Transporte findet Anwendung das Frachtrecht, das wesentlich in den Art. 95–107 des Handelsgesetzbuches (nachfolgend HGB) geregelt wird. Für die bestehenden Lücken des Frachtrechts wird ergänzend auf das Zivilgesetzbuch (nachfolgend ZGB) zurückgegriffen.

Das HGB stammt aus dem Jahre 1835 und ist eine wörtliche Übersetzung des Code Napoleon von 1832. Seit jener Zeit hat sich vieles durch Spezialgesetze geändert.¹ Nur sehr wenige Vorschriften des HGB aus dieser Zeit sind heute noch in Geltung, darunter auch die Art. 90–107, welche den Frachtführer und den Spediteur betreffen.

Daher liegt die Frage nahe, ob das heute geltende Frachtrecht den modernen Anforderungen eines so dynamisch sich entwickelnden Rechtsgebiets, wie das Transportrecht, noch gerecht wird.

Der Gesetzgeber wäre gut beraten, entweder – nach dem Vorbild Österreichs und Belgiens – die Anwendung der CMR auf innerstaatliche Transporte auszudehnen, wie er es im Falle der Ausdehnung der Haag-Visby-Regeln auf innergriechische Seetransporte schon getan hat, oder dem Beispiel des deutschen Gesetzgebers zu folgen, der mit dem Transportrechtsreformgesetz von 1998 sein nationales Straßentransportrecht an den Bestimmungen der CMR orientiert hat.

Das allgemeine Frachtrecht regelt verkehrsmittelunabhängig die entgeltliche Beförderung sowohl von Gütern als auch von Personen durch analoge Anwendung. Die Güterbeförderung zur See wird vom allgemeinen Frachtrecht allerdings nicht miterfasst und ist in den besonderen Vorschriften des Seefrachtrechts geregelt. Ausgenommen vom Anwendungsbereich des Frachtrechts sind sämtliche Paket-, Post- und Kurierbeförderungen, die durch spezielle Normen geregelt werden.

Aufgrund der geringen Regelungsdichte des Frachtvertrages in den Art. 102–107 HGB und der langen Geltungsdauer dieser Vorschriften kommt allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) eine wichtige Rolle zu.

Sehr oft werden im Bereich des Frachtrechts sowohl für den Frachtführer als auch für den Spediteur AGB-Bestimmungen über Haftungshöchstgrenzen verwendet. Sie müssen wirksam in den Vertrag einbezogen werden. Dabei unterliegen sie dem zwingenden Recht des Frachtrechts und haben die besonderen Voraussetzungen der Art. 332 und 334 ZGB zu erfüllen. Demgegenüber ist die Vereinbarung eines Haftungsausschlusses ungültig.²

Das griechische Transportrecht unterscheidet zwischen Spediteur und Frachtführer. In den Art. 95–101 HGB werden der Speditionsvertrag (ausführlich hierzu unter: B. 2) und in den Art. 102–107 HGB der Frachtvertrag geregelt. Für diese zwei verschiedenen Vertragsarten gelten manche gemeinsame Regelungen, nämlich die Art. 96, 100 und 107 HGB. Wie in anderen Ländern bereitet auch im griechischen Recht die Abgrenzung zwischen den beiden Vertragsarten Probleme in der rechtlichen Praxis. Schwierig ist die Abgrenzung deshalb, weil moderne Logistikunternehmen alle Arten von Logistikdienstleistungen anbieten und dabei manchmal als Spediteur, manchmal als Frachtführer im rechtlichen Sinn auftreten.

1. Begriff und Rechtsnatur des Frachtvertrags

Durch den Frachtvertrag verpflichtet sich der Frachtführer, ab dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes das Gut zum vereinbarten Ablieferort zu befördern und dort in der vereinbarten Zeit an den im Frachtbrief genannten Empfänger unbeschädigt abzuliefern. Der Absender verpflichtet sich, dem Frachtführer das vereinbarte Entgelt zu bezahlen.

Die Vertragsparteien haben zahlreiche Pflichten, die oft gesetzlich nicht festgelegt sind. Der Frachtführer hat neben der Beförderungspflicht auch die Pflicht zur Gestellung eines betriebssicheren Fahrzeugs.

Der Absender hat neben der Verpflichtung zur Zahlung des Beförderungsentgelts die Pflicht, den Frachtführer entsprechend dem Grundsatz des guten Glaubens über die Beschaffenheit des Gutes gem. Art. 288 ZGB zu informieren. Dies ist besonders wichtig bei der Beförderung von Gefahrgütern. Er hat dem Frachtführer ferner alle für die Beförderung notwendigen Begleitpapiere oder Urkunden zu beschaffen.

Im griechischen Recht wird der Frachtvertrag – ebenso wie bspw. im deutschen Recht – als Werkvertrag qualifiziert. Demzufolge sind die Regeln des Werkvertrages der Art. 681–702 und die der gegenseitigen Schuldverhältnissen der Art. 380 ff. des ZGB anwendbar.

Der Frachtvertrag ist ein Konsensualvertrag. Dies bedeutet, dass der Frachtvertrag bereits mit Angebot und Annahme und

* Der Verfasser ist Partner der Kanzlei Kalagiakos & Partner. Dieser Text ist ein leicht abgeänderter Vortrag, gehalten in Athen am 05.06.2015 bei einem Seminar der deutschen Anwaltakademie zum internationalen Speditions- und Frachtrecht.

1 Vgl. dazu *Kiantou-Pambouki*, Grundzüge des Straßentransportrechts (auf griechisch), 1989, S. 43.

2 Berufungsgericht (BG) Athen, 5922/1986, ΕΕμπΔ 1988, S. 54.

nicht erst mit der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer zustande kommt.

Ein Frachtvertrag ist nicht an die Schriftform gebunden. Die Ausstellung und die Angaben eines Frachtbriefs sind in Art. 101 HGB vorgesehen. Danach kann ein Frachtbrief ausgestellt werden. Dies ist keine Wirksamkeitsvoraussetzung für den Vertragsschluss. Der Frachtbrief ist kein Wertpapier, sondern eine Urkunde, die widerleglich als Beweis für den Abschluss des Frachtvertrages und die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer dient.

Der Frachtvertrag steht immer im Zusammenhang mit einem Grundgeschäft.

Das dem Transport zugrunde liegende Grundgeschäft kann ein Veräußerungsvertrag (z.B. Kaufvertrag) oder ein Nutzungsvertrag (z.B. Miete) sein. Nach Abschluss des Grundgeschäftes wird ein Transportvertrag in Form eines Fracht- oder Speditionsvertrages abgeschlossen.

Vielfach wird auch durch die Einbeziehung von Unterfrachtführern und anderen Dienstleistern (wie Lagerhalter oder Hafengebiete) der Abschluss weiterer Verträge erforderlich, so bspw. Hinterlegungsverträge, Werkverträge, Aufträge bezüglich der Zollabfertigung und schließlich Versicherungsverträge (Transport-, Verkehrshaftungs-, Lagerversicherung).

Bei der Abwicklung eines Frachtvertrages werden häufig verschiedene Verkehrsträger eingesetzt. Wenn der Transport auf Grund eines einheitlichen Frachtvertrages erfolgt und nacheinander mindestens mit zwei technisch unterschiedlichen Beförderungsmitteln durchgeführt wird, handelt es sich um einen sog. multimodalen Transport. Das griechische Frachtrecht sieht keine eigenen Bestimmungen für den multimodalen Transport³ vor. Nach der Rechtsprechung orientiert sich die Haftung des Frachtführers nach der Rechtsordnung des letzten Beförderungsmittels.⁴ Es wird jedoch auch die Ansicht vertreten, dass die Haftungsregelungen des Rechts der Teilstrecke gelten sollten, auf welcher der Schaden eingetreten ist. Diese Rechtsansicht setzt jedoch voraus, dass der Schadensort bekannt ist, was aber oft nicht der Fall ist.

Im griechischen Straßengütertransportrecht fehlt die Rechtsfigur des aufeinanderfolgenden Frachtführers i.S.d. Art. 34 ff. CMR.

Im Rahmen des Frachtvertrages kann außer der Ablieferung des Gutes und der Zahlung für die Fracht auch eine zusätzliche Schuld vereinbart werden. In diesem Fall stellt der Frachtvertrag einen gemischten Vertrag dar, bei dem die Regelungen des Frachtvertrages als Hauptvertrag und die vorgesehenen Regelungen für die zusätzliche Schuld ergänzend anzuwenden sind.

So kann es im Rahmen des Frachtvertrages z.B. auch eine Nachnahmevereinbarung getroffen werden mit der Folge, dass die Ablieferung des Gutes und die Zahlung für die Fracht Zug um Zug erfolgt. In diesem Fall sind die Regelungen des Frachtvertrages als Hauptvertrag und nur ergänzend die Regeln des entgeltlichen Auftrags (Art. 713–729 ZGB) anwendbar.

In begrenztem Umfang gehört die Lagerung von Gütern zu den Nebenpflichten des Frachtführers aus dem Frachtvertrag, wenn die Beförderung nicht sofort ausgeführt wird, das Gut nicht sofort abgeliefert wird oder eine Unterbrechung des Transports erforderlich wird. Insoweit ist die Vor-, Zwi-

schens- und Nachlagerung der Güter Teil der frachtrechtlichen Obhutspflichtung.⁵

Schließlich ist der Frachtvertrag ein Vertrag zugunsten Dritter i.S.v. Art. 410 ff ZGB, wenn der Empfänger des zu befördernden Gutes ein anderer als der Absender ist, da der Empfänger nicht Vertragspartner des Frachtvertrages aber der Begünstigte ist.

Bei dem Frachtvertrag ist zwischen den Vertragsparteien einerseits und den am Transportvorgang beteiligten Personen andererseits zu unterscheiden.

Vertragsparteien des Frachtvertrages sind nur der Frachtführer und der Absender (Verlader) Art. 101 HGB.

Beteiligte des Frachtvertrages sind der Absender, der Frachtführer, der Empfänger und sonstige Personen.

Während der Frachtführer häufig einen Unterfrachtführer einsetzt, ist oft der Spediteur der Absender. Dies bedeutet, dass in diesem Unterfrachtvertrag der Hauptfrachtführer als Absender und der Unterfrachtführer als Frachtführer agieren. Somit ist darauf zu achten, welche Partei zu welcher Partei über welchen Vertrag mit welchen Rechten und Pflichten verbunden ist. Dies wird häufig dadurch erschwert, dass diese Verträge nur über die Übergabe von Frachtdokumenten abgeschlossen werden und die ihnen enthaltenen Angaben missverständlich sind.

2. Die Haftung des Frachtführers

Die Haftung des Frachtführers ist eine Obhutshaftung. Dies bedeutet, dass der Frachtführer nur dann haftet, wenn sich das Gut in seiner Obhut, d.h. in seinem unmittelbaren Zugriffsbereich befindet, nämlich in dem Zeitraum von der Übernahme des Gutes bis zu dessen Ablieferung.

Die Haftung wird ähnlich der Haftung nach der CMR als verschuldensunabhängig gestaltet. Der Frachtführer haftet gem. Art. 102 und 103 HGB und Art. 330, 681, 685 und 690 ZGB bei Verlust, Beschädigung des Gutes und Überschreitung der Lieferfrist. Der Frachtführer haftet seinem Auftraggeber (Versender/Abnehmer) gegenüber ferner auch für alle von ihm mit der Transportausführung betrauten Gehilfen und Subfrachtführer.

Das Handelsgesetz enthält im Gegensatz zum deutschen HGB keine Bestimmungen über die Verpackung, die Verladung und die Verstaung. Sollte jedoch der Frachtführer eine solche Verpflichtung eingegangen sein, könnte er bei mangelhafter Erfüllung dieser Verpflichtung in Anspruch genommen werden.

Den Vertragsparteien ist daher zu empfehlen, dass sie diese Frage im Frachtvertrag näher regeln. Die Rechtsprechung hat diesbezüglich entschieden, dass im Zweifel der Absender verpflichtet ist, das Gut so zu verpacken und zu verladen, dass dem Frachtführer oder Dritten kein Schaden durch mangelhafte Verpackung entsteht.⁶

³ Vgl. dazu *Gologina-Oikonomou*, Die Haftung im Multimodalgütertransport (auf griechisch) 2000, S. 30 f.

⁴ BG Piräus, 176/90, ΕλλΔνη 1992, S. 405.

⁵ *Zekos*, Transportverträge und die Haftung des Frachtführers nach dem griechischen Recht (auf griechisch), 2002, S 7 ff.

⁶ AG Athen 3243/2005, ΕΜετΔ 2007, S. 85.

Der Frachtführer wird von seiner Haftung nur dann befreit, wenn der Schaden unvermeidbar war (»höhere Gewalt«) oder durch das Verhalten des Absenders oder durch Mängel des Gutes oder durch Vorliegen von Beschaffenheitsschäden (Art. 102, Abs. 2 HGB) und Verpackungsmängeln verursacht wurde. Der letztere Haftungsausschluss ist nicht im HGB geregelt, sondern wird gem. Art. 300 ZGB aus den allgemeinen Haftungsgrundsätzen des ZGB abgeleitet. Den Frachtführer trifft dabei die Darlegung- und Beweislast.

Das Vorliegen von »höherer Gewalt« wird in den Fällen bejaht, in denen sich der Schaden aufgrund eines zufälligen und unvorhersehbaren Ereignisses zugetragen hat, dessen sich der Frachtführer bei Anwendung der notwendigen Sorgfalt im Geschäftsverkehr i.S.v. Art. 330 ZGB nicht erwehren konnte, so der Oberste Gerichtshof (Areopag).⁷

Das Vorliegen von »höherer Gewalt« ist z.B. in dem Fall bejaht worden, in dem sich die Beschädigung des Frachtgutes aufgrund der großen Überschwemmungen im Jahr 1994 in Athen ereignet hat. In diesem Fall kam es aufgrund unerwarteter großer Überschwemmungen trotz sorgfältiger Lagerung seitens des Frachtführers zur Vernichtung des Gutes, da dessen Ablieferung nicht sofort, sondern erst am nächsten Tag möglich gewesen wäre.⁸

»Höhere Gewalt« wird ferner in den Fällen angenommen, bei denen der Diebstahl entweder unter Gewaltanwendung, z.B. beim Raub, oder auf eine außergewöhnliche Art und Weise, durch den Einsatz von unerkennbaren bzw. außergewöhnlichen Mitteln oder allgemein unter außergewöhnlichen Umständen erfolgt ist, so dass der Diebstahl selbst dann nicht vermieden werden könnte, wenn der Frachtführer oder sein Verrichtungsgehilfe mit äußerster Sorgfalt gehandelt hätte.⁹

Nach der Rechtsprechung stellt der Diebstahl eigentlich keinen Fall von »höherer Gewalt« dar, da er bei Anwendung der notwendigen Sorgfalt vermieden werden kann. Das Vorliegen von höherer Gewalt ist durch die Rechtsprechung auch in den Fällen abgelehnt worden, in denen der Schaden aufgrund der unsorgfältigen Verladung und fehlerhaften Verstauung des Frachtgutes oder der mangelnden Wartung oder eines Defekts des Fahrzeugs verursacht ist, da die Gründe der Schadensverursachung vorhersehbare Ereignisse waren und der Schaden bei Anwendung der notwendigen Sorgfalt vermieden werden konnte.¹⁰

Die Haftung des Frachtführers ist dadurch charakterisiert, dass es im nationalen Straßengütertransportrecht im Gegensatz zu Art. 23 CMR keine Haftungshöchstsumme gibt. Den Vertragsparteien steht jedoch die Möglichkeit der vertraglichen Vereinbarung einer Haftungshöchstsumme zu. Dabei unterliegt eine derartige Vereinbarung den Schranken des Frachtrechts und hat die besonderen Voraussetzungen der Art. 332 und 334 ZGB zu erfüllen. Demnach ist die Vereinbarung eines Haftungsausschlusses ungültig.

Schließlich kann der Frachtführer nicht nur vertraglich, sondern auch außervertraglich haften.

3. Reklamation- und Klagefristen

Der Frachtführer wird gem. Art. 104 HGB bei Annahme des Gutes ohne Reklamation und Zahlung des Frachtlohns durch den Empfänger von seiner Haftung befreit. Dies führt auch zur Unzulässigkeit einer erhobenen Klage gegen den

Frachtführer. Die Haftungsbefreiung des Art. 104 HGB, die im Prozess nicht von Amts wegen berücksichtigt wird und deshalb geltend gemacht werden muss, setzt voraus, dass der Empfänger die Möglichkeit hatte, das Gut vor seiner Annahme zu kontrollieren. Dies gilt nicht, soweit sich die Reklamation nach den Vorschriften der CMR richtet.

Somit unterscheidet sich das griechische Frachtrecht bezüglich der Reklamation weitgehend von der entsprechenden Regelung des Art. 30 CMR.

Das HGB sieht in Art. 107 vor, dass die Ansprüche gegen den Frachtführer und den Spediteur aus einem Binnentransport in sechs Monaten und aus einem grenzüberschreitenden Transport in einem Jahr, selbst bei Vorliegen von grober Fahrlässigkeit, verjähren. Letzteres wird jedoch bei grenzüberschreitenden Straßengütertransporten seit der Geltung der CMR verdrängt.

Die Frist beginnt mit der Anlieferung, bei Totalverlust mit dem Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Für deliktische Ansprüche beträgt die Verjährungsfrist gem. 937 ZGB 5 Jahre.

Die gerichtliche Geltendmachung erfolgt durch die Einreichung und Zustellung der Klageschrift an den Beklagten. Da die Zustellung nicht von Amts wegen erfolgt, hat der Kläger sie zu veranlassen.

Die Verjährungsfrist wird gem. Art. 255 ZGB im Falle höherer Gewalt oder in dem Fall gehemmt, dass der Berechtigte wegen arglistigen Verhaltens des Verpflichteten während der letzten 6 Monate vor Ablauf der Verjährungsfrist seine Ansprüche nicht geltend machte. Die Verjährung wird durch eine Anerkennung des Anspruchs durch den Verpflichteten sowie durch Klageerhebung bzw. durch jede weitere Prozesshandlung gem. Art. 260 und 261 ZGB unterbrochen, wobei sie direkt danach erneut beginnt.

Die Gerichtskosten sind nur in geringem Umfang ersatzfähig. Die unterliegende Partei trägt sie gem. Art. 176 und 178 der griechischen Zivilprozessordnung (nachfolgend ZPO). Sie wird verurteilt, die Gerichtskosten zu zahlen, es sei denn, der Rechtsstreit enthält besonders schwierige rechtliche Fragen, die zu erörtern waren, dann kann eine Quotelung stattfinden.

Was die Anwaltskosten angeht, gilt der Grundsatz, dass jede Partei ihre eigenen Anwalts honorare und Kosten trägt.

Die Dauer eines erstinstanzlichen Zivilverfahrens beträgt durchschnittlich elf Monate. Die Dauer eines Berufungsverfahrens ist viel kürzer.

Durch die letzte große Änderung der ZPO von 2016, mit der die Möglichkeit der Vertagung eines Prozesses völlig abgeschafft wurde, ist eine weitere Abkürzung der Dauer eines Zivilverfahrens zu erwarten, da die Vertagung der Hauptgrund der langen Verfahrensdauer und der damit verbundenen Überlastung der Gerichte gewesen war.

⁷ Areopag 384/83, NoB 31, 1585.

⁸ BG Piräus 68/99, ΕΕμπΔ 1999, S. 301.

⁹ Areopag 479/2006.

¹⁰ BG Athen 2109/2004.

B. Internationales Straßengütertransportrecht

Der internationale Straßengütertransport von und nach Griechenland ist durch das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19.05.1956 – Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) – geregelt.

1. Inkrafttreten der CMR in Griechenland

Die CMR ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der mit dem Gesetz Nr. 559/1977 in Griechenland ratifiziert wurde und am 22.08.1977 in Kraft getreten ist. Sie ist aufgrund ihrer Ratifikation unmittelbar anwendbares griechisches Recht. Die CMR hat gem. Art. 28 der griechischen Verfassung einen höheren Rang und geht griechische Gesetze vor.

2. Geltungsbereich der CMR: Abgrenzung zum Speditionsvertrag

Die CMR kann auch auf innerstaatliche Transporte zur Anwendung kommen, wenn die Vertragsparteien sich darüber geeinigt haben, soweit die CMR-Regelungen nicht gegen zwingendes nationales Recht verstoßen.

Die Regelungen der CMR sind zwingend und unabdingbar. Abweichende Vereinbarungen sind danach nichtig, Art. 41 Abs. 1 CMR. Insbesondere ist auch die Vereinbarung der Geltung von AGB unwirksam, soweit diese der CMR widersprechen. Allerdings führt eine nichtige Vereinbarung nach Art. 41 Abs. 1 Satz 2 CMR nicht zur Unwirksamkeit des gesamten Transportvertrages, vielmehr gelten anstelle der nichtigen Vereinbarung die Bestimmungen der CMR.

Die CMR hat bewusst nicht abschließend sämtliche Bereiche des grenzüberschreitenden Straßengütertransportrechts, sondern lediglich die zentralen frachtrechtlichen Fragen geregelt.¹¹ Nicht geregelt sind bspw. Vertragsschluss, Beendigung und Kündigung des Vertrages, Verletzung der allgemeinen Vertragspflichten, allgemeine vertragliche (nicht transportspezifische) Leistungsstörungen, Vergütungsanspruch, Pfand- und Zurückbehaltungsrechte, Aufrechnung, Standgeld, Be- und Entladen des Gutes sowie Haftpflichtversicherung, die nach dem jeweiligen nationalen Recht zu beurteilen sind.

Nur soweit die Regelungen der CMR reichen, sind sie zwingend und unabdingbar.

Die CMR selbst verweist in einigen Artikeln explizit auf die Anwendung des nationalen Rechts, wie etwa in Art. 5 Abs. 1 Satz 2, Art. 16 Abs. 5, 29 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1 und 3.

Soweit die CMR lückenhaft ist, müssen die Lücken durch Geltung des maßgebenden nationalen Rechts nach den Regeln des internationalen Privatrechts (IPR) des angerufenen Gerichts und anhand der Individualvereinbarungen der Parteien ausgelegt werden. Das nationale Recht ist nach den Vorschriften der Rom I-Verordnung¹² zu bestimmen. Die Vorschriften der CMR selbst sind nicht anhand des nationalen Rechts, sondern nach Wortlaut und Systematik der CMR autonom auszulegen.

Die CMR unterliegt als völkerrechtliches Übereinkommen den für solche Konventionen geschaffenen Auslegungsregeln, nämlich dem Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge vom 23.05.1969.

Bei der Auslegung sind gleichrangig die Originalfassungen in englischer und französischer Sprache verbindlich, Art. 51 Abs. 3 CMR.

Die Auslegung soll zum Ziel haben, dass das Auslegungsergebnis auch für Gerichte der anderen Vertragsstaaten nachvollziehbar und möglichst einheitlich ist.

Die Auslegungspraxis in den einzelnen Vertragsstaaten kann jedoch variieren und der gleiche Tatbestand kann unterschiedliche Folgen haben, je nach dem in welchem Staat ein Anspruch durchgesetzt wird. Nicht selten hängt der Erfolg einer Rechtsverfolgung von der richtigen Wahl des Gerichtsstandes ab (Forum-Shopping), näheres dazu unter B. 5:

Die griechische Lehre und Rechtsprechung hat sich oft mit der CMR befasst.

Im CMR-Bereich gibt es eine umfangreiche Rechtsprechung der Landgerichte und es kommt zu einer häufigen Anrufung des Areopags.

Da die CMR – wie auch die anderen für grenzüberschreitende Transporte international rechtsvereinheitlichenden Abkommen, das MÜ für Lufttransporte, die CIM für Bahntransporte, die CMNI für Binnenschifftransporte und die Haag-Visby-Regeln für Seetransporte – keine eigene Regelung über den Speditionsvertrag enthält, ist auf nationales Recht, und zwar auf Art. 90–107 HGB und ergänzend auf die Regeln des entgeltlichen Auftrags (Art. 713–729 ZGB), zurückzugreifen.

Das HGB regelt in den Art. 90–95 HGB die Rechte und Pflichten des Kommissionärs und in den Art. 95–101 HGB die Rechte und Pflichten des Spediteurs.

Nach Art. 95 ff. HGB hat der Speditionsvertrag zum Gegenstand die Vermittlung der Versendung von Gütern auf Rechnung des Versenders. Die Hauptaufgabe des Spediteurs ist der Abschluss des Frachtvertrages. Der Spediteur schließt die entsprechenden Frachtverträge im eigenen Namen und auf Rechnung des Versenders ab und wird selbst Vertragspartner. Er hat beim Abschluss des Frachtvertrages die Interessen des Versenders zu wahren und dessen Weisungen zu befolgen.

Der Spediteur ist verantwortlich für die sachgemäße Organisation und Ausführung der Beförderung und Ablieferung der Güter durch den Frachtführer. Er hat die den Umständen nach erforderliche Vernunft und Aufmerksamkeit durch die Auswahl des geeigneten Frachtführers, des Beförderungsmittels, des Beförderungsweges, der kostengünstigsten Beförderungsmöglichkeit, insbesondere durch die Bildung von Sammeladungen, und die eingehende Überwachung der Fahrt des Beförderungsmittels nach seiner Beladung anzuwenden.¹³

Ein Speditionsvertrag ist nicht an die Schriftform gebunden.

Die enge Anbindung des Speditionsvertrages an den Frachtvertrag erschwert im griechischen Recht – wie in anderen Ländern – die Abgrenzung dieser zwei Vertragsarten, insbe-

11 Vgl. dazu *Pamboukis*, Themen des internationalen Straßengütertransportes (auf griechisch), *Επισκευα* 2003, S. 1180.

12 Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 17.06.2008, ABL. (EU) Nr. L 177/6.

13 *Paterakis*, Der Speditionsvertrag (auf griechisch), 2002, S. 68 ff.

sondere, wenn der Spediteur sowohl Aufgaben des Spediteurs als auch des Frachtführers ausübt. Ob ein Speditions- oder ein Frachtvertrag vorliegt, ist durch Auslegung zu ermitteln.

Das Vorliegen des Speditionsvertrags wird vor allem bejaht, wenn im Vertrag erwähnt wird, dass ein Dritter mit der Durchführung des Transports oder der Vertragspartner nur mit dem Ausschuchen des Frachtführers beauftragt wird.¹⁴

Bei der Abwicklung eines Frachtvertrages werden häufig verschiedene Spediteure eingesetzt. Der Zwischenspediteur ist der vom Erst- bzw. Hauptspediteur auf Rechnung des Versenders eingeschaltete Spediteur, der im eigenen Namen einen Speditionsauftrag ganz oder teilweise ausführt. Er tritt gänzlich an die Stelle des Erst- bzw. Hauptspediteurs ab dem Zeitpunkt der Übernahme des Auftrags und ist sein Nachfolger.

Der Speditionsvertrag kann mit zahlreichen mit der Versendung des Gutes zusammenhängenden Zusatzleistungen zusammenfallen. Nicht selten stellen gerade die Zusatzleistungen einen Schwerpunkt expeditioneller wie logistischer Dienstleistungen dar. Bei Erbringung logistischer Dienstleistungen, die keinen Beförderungsbezug haben, wobei die Abgrenzung manchmal schwierig ist, trifft den Spediteur eine Verschuldenshaftung in der Regel nach Werkvertragsrecht, ggf. auch nach dem Recht anderer zivilrechtlicher Vertragstypen.

3. Die Haftung des Spediteurs

Der Spediteur haftet verschuldensunabhängig nicht nur für eigene Handlungen, sondern gem. Art. 96 und 97 HGB auch als Bürge des Frachtführers. Somit haftet der Spediteur auch im Rahmen der Haftung des Frachtführers. Es handelt sich hierbei um eine selbstschuldnerische Bürgschaft. Damit sind beim grenzüberschreitenden Straßenverkehr auch für den Spediteur die Vorschriften der CMR anwendbar.

Der Spediteur haftet auch für alle Personen, deren er sich zur Vertragserfüllung bedient hat, sowie auch für Subunternehmer.

Der Zwischenspediteur haftet gem. Art. 98 HGB dem Empfänger gegenüber in gleichem Umfang mit dem Hauptspediteur unabhängig vom Zeitpunkt des Schadenseintritts während der Beförderung der Waren. Der Zwischenspediteur haftet hingegen nicht für die Handlungen/Unterlassungen des Hauptspediteurs, sondern nur für seine eigenen Handlungen/Unterlassungen.

Der Spediteur haftet mit dem Frachtführer dem Empfänger gegenüber solidarisch und gesamtschuldnerisch. Daher hat die Unterscheidung zwischen Frachtvertrag von Speditionsvertrag bei weitem geringer Bedeutung als im deutschen Recht.

Wenn mehrere Spediteure an dem Transport beteiligt sind, haften sie ebenfalls solidarisch und gesamtschuldnerisch dem Empfänger gegenüber.

Da die Haftung des Spediteurs von dem Vorliegen und dem Umfang der Haftung des Frachtführers abhängt und der Spediteur als Bürge des Frachtführers haftet, gelten auch für ihn die Haftungsausschlüsse/-begrenzungen des Frachtführers.¹⁵

Durch vertragliche Regelungen – bspw. durch die Verwendung von AGB durch den Spediteur – können die in der CMR geltenden Haftungsregelungen wegen der Unabdingbarkeit der CMR nicht unterlaufen werden.

Der Spediteur wird von seiner Haftung nur dann befreit, wenn der Schaden trotz Beachtung der erforderlichen Sorgfalt und Achtsamkeit unvermeidbar war (»höhere Gewalt«), wie oben ausgeführt wurde.

Die Haftungsbefreiung des Art. 104 HGB, die zur Unzulässigkeit einer erhobenen Klage gegen den Frachtführer führt, findet auch bei einer Klage gegen den Spediteur, Anwendung.

Die Tatsache, dass die Verjährungsfrist gem. Art. 107 HGB sowohl für die Ansprüche gegen den Spediteur als auch gegen den Frachtführer mit demselben Ereignis zu laufen anfängt, erwies sich früher als großes Problem im Falle des Regresses des Spediteurs gegen den Frachtführer, da das griechische Recht keine spezielle Vorschrift für den Beginn der Verjährungsfrist beim Regress hat, wie etwa das deutsche HGB.

Der beklagte Spediteur kann sicherlich dem Frachtführer vor dem Ablauf der Verjährungsfrist den Streit verkünden und Nebenklage für den Fall des Unterliegens einreichen, vorausgesetzt aber, dass dem Spediteur die Klage nicht bspw. am Vorabend des Ablaufs der Verjährungsfrist zugestellt wurde.

Die Rechtsprechung hat anfangs die Regressansprüche des Spediteurs gegen den Frachtführer, die nach Verstreichen der ab der Ablieferung der Ware berechneten Verjährungsfrist gerichtlich geltend gemacht wurden, als verjährt angesehen. Der Areopag änderte jedoch diese Rechtsprechung und wendete den Art. 39 Abs. 4 CMR analog an, so dass nunmehr die Verjährungsfrist des Anspruchs des Spediteurs gegen den Frachtführer erst durch die Rechtskraft des Urteils gegen den Spediteur bzw. mit dem Tag der tatsächlichen Zahlung anfängt.¹⁶

4. Haftung des Frachtführers (Art. 17–29 CMR)

Kernstück der CMR sind die Art. 17–29 CMR, da sie die Transportschadenshaftung regeln. Wie in den meisten internationalen Transportrechtskonventionen handelt es sich dabei um eine Obhutshaftung mit Exkulpationsvorbehalt. Den Grundsätzen des modernen Transportrechts entspricht ferner die summenmäßig beschränkte Haftung des Frachtführers für einfaches Verschulden in Verbindung mit dem Ausschluss der Berufung des Frachtführers auf die Haftungsbeschränkung, wenn ihm qualifiziertes Verschulden, d.h. in der Regel Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit, nachgewiesen werden kann.

Der Frachtführer haftet gem. Art. 17 Abs. 1 CMR verschuldensunabhängig grundsätzlich für Schäden, Verlust oder Verspätung des Gutes während seines Obhutszeitraums, jedoch maximal in der in Art. 23 Abs. 1, 3 und Abs. 5 und Art. 25 CMR festgelegten Höhe, nämlich mit 8,33 SZR pro kg des Rohgewichts der Sendung.

8,33 SZR entsprechen ungefähr einem Betrag von 10 € je Kilogramm.

Der Verfügungsberechtigte darf das Gut gem. Art. 20 Abs. 1 CMR als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist beziehungsweise – wenn keine Lieferfrist vereinbart wurde – innerhalb von 60 Tagen nach Übernahme des Gutes abgeliefert wurde.

¹⁴ LG Athen 8256/2009, ΕΜΕΤΔ 2011, S. 16.

¹⁵ BG Athen 3019/91, ΕΜΕΤΔ 5, S. 65.

¹⁶ Areopag 728/1994, ausführlich dazu *Mavridis*, *TranspR* 2005, 455 ff.

Der Frachtführer haftet auch für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Hierzu zählen auch die Unterfrachtführer.

Gem. Art. 17 Abs. 2 bis 5 CMR besteht für den Frachtführer die Möglichkeit des Entlastungsbeweises.

Nach Art. 17 Abs. 2 CMR kann sich der Frachtführer von seiner Haftung bei Verschulden des Verfügungsberechtigten, falscher Weisung des Verfügungsberechtigten, die nicht vom Frachtführer verschuldet war, besonderen Mängeln des Transportgutes und bei Unvermeidbarkeit des Schadens befreien. Der Frachtführer trägt auch hierfür nach Art. 18 Abs. 1 CMR die Beweislast.

Die CMR lässt das Zusammentreffen von vertraglicher und außervertraglicher Haftung gem. Art. 28 CMR zu, die sich nach nationalem Recht beurteilt.

Auch bei der außervertraglichen Haftung kommen dem Frachtführer die Haftungsbeschränkungen und -begrenzungen zugute (Art. 28 Abs. 1 CMR).

5. Aufhebung der Haftungsausschlüsse und -begrenzung

Im Art. 29 Abs. 1 CMR ist die Aufhebung der Haftungsausschlüsse und -begrenzungen sowie Beweislastumkehrungen aus dem IV. Kapitel der CMR vorgesehen, wenn der Schaden durch den Frachtführer oder seine Leute durch Vorsatz oder Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht (qualifiziertes Verschulden), verursacht wurde. In diesem Fall kann die volle Entschädigung und der entgangene Gewinn gem. Art. 914, 297, 298 ZGB geltend gemacht werden.

Die Verjährungsfrist bei Vorsatz oder ein dem Vorsatz gleichgestelltes Verschulden beträgt nach Art. 32 Abs. 1 CMR 3 Jahre.

In der CMR wurde von Anfang an bewusst auf eine Definition des dem Vorsatz gleichstehenden Verschuldens verzichtet. Diese Frage wurde dem Recht des angerufenen Gerichts überlassen. Man einigte sich nur darauf, als Vorbild für Art. 29 CMR den Art. 25 des Warschauer Abkommens zu übernehmen.

Gültigkeit haben nur der englische und der französische Originaltext, Art. 51 CMR, die durchaus im Hinblick auf den zweiten Halbsatz des Art. 29 Abs. 1 unterschiedlich sind. Während der französische Originaltext ziemlich genau der deutschen Version entspricht, ist der englische Begriff des »wilful misconduct« nicht mit dem deutschen Vorsatzbegriff identisch.

Weil die Rechtsordnungen der Vertragsstaaten unterschiedliche Definitionen des groben Verschuldens kennen, war der Streit seit der Unterzeichnung der CMR bezüglich der Haftung des Frachtführers bei schwerem Verschulden vorprogrammiert und führt bis heute i.V.m. Art. 31 CMR zum häufig beklagten Forum-Shopping.

Als Hauptanwendungsfall eines derartigen Forum-Shopping kann es für den Frachtführer nach einem Schadensfall zweckmäßig sein, durch eine rasche Erhebung einer negativen Feststellungsklage in einem CMR-Vertragsstaat, in dem die Rechtsprechung zur Frage des groben Verschuldens des

Art. 29 CMR nicht besonders rigide ist, einer strengeren Beurteilung durch Gerichte in einem anderen CMR-Vertragsstaat zuvorkommen. Er stellt im Rahmen einer solchen negativen Feststellungsklage dementsprechend einen Feststellungsantrag über das Nichtbestehen der Frachtführerhaftung oder die Begrenzung seiner Haftung durch Höchstbeträge.

Nach der griechischen ZPO ist auch eine derartige negative Feststellungsklage zulässig.

Es ist jedoch umstritten, ob die in einem nach Art. 31 Abs. 2 CMR zuständigen Vertragsstaat erhobene negative Feststellungsklage der Zulässigkeit der später anhängig werdenden Leistungsklage in einem weiteren Vertragsstaat entgegensteht. Die Auslegung des Begriffs der Anhängigkeit weicht von Vertragsstaat zu Vertragsstaat ab.

Nach der Rechtsprechung des BGH steht die Rechtshängigkeit einer vom Schuldner gegen den Gläubiger bei einem nach Art. 31 Abs. 1 CMR international zuständigen Gericht erhobenen negativen Feststellungsklage der späteren Erhebung der Leistungsklage durch den Gläubiger vor dem zuständigen deutschen Gericht nicht entgegen.¹⁷

Gerichte anderer Vertragsstaaten, darunter der österreichische OGH, haben allerdings genau umgekehrt entschieden.¹⁸ Auch der EuGH hat sich mit dieser Streitfrage beschäftigt. Er hatte sich zunächst in einer früheren Entscheidung für unzuständig erklärt und es – allerdings bereits unter Andeutung des letztendlichen Vorrangs des EU-Rechts vor der CMR – den nationalen Gerichten überlassen, die o.g. Streitfrage zu prüfen.¹⁹ Mittlerweile hat der EuGH jedoch durch Urteil vom 19.12.2013²⁰ entschieden, dass die negative Feststellungsklage auch bei CMR-Klagen nicht ignoriert werden darf und dass das Gericht der Leistungsklage bei seiner Entscheidung ein in demselben Haftungsfall bereits ergangenes negatives Feststellungsurteil eines anderen Gerichtes zu respektieren hat. Die Entscheidung ist umstritten.²¹

Die Auslegungsschwierigkeiten des Begriff »wilful misconduct« sind auch in Griechenland zum Gegenstand von lebhaften Diskussionen und wissenschaftlichen Auseinandersetzungen geworden.²² Der Begriff des »wilful misconduct« ist dem griechischen Recht unbekannt. Nach dem griechischen Zivilgesetzbuch hat der Schuldner Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten, Art. 330 ZGB. Der Begriff des »wilful misconduct« ist jedoch weder mit Vorsatz noch mit Fahrlässigkeit identisch. Infolgedessen entstehen erhebliche Auslegungsschwierigkeiten.

Ohne auf die historische Entwicklung der griechischen Rechtsprechung im Einzelnen einzugehen, wird das zuletzt entscheidende Urteil zur rechtlichen Auswertung des Begriffs des »wilful misconduct« des Plenums des Areopags²³ im Fol-

17 Urt. v. 20.11.2003 – I ZR 294/02, TranspR 2004, 77 ff.

18 Urt. v. 17.02.2006 – 10 Ob 147/05 y, TranspR 2006, 257 ff.

19 EuGH v. 04.05.2010 – Rs. C-533/08, TranspR 2010, 236 ff.

20 EuGH v. 19.12.2013 – Rs. C-452/12, TranspR 2010, 236 ff.

21 Zur Diskussion vgl. *Temme*, jurisPR-TranspR 1/2014 Anm. 1; *Hartenstein*, TranspR 2014, 61–65.

22 Ausführlich dazu Tountopoulos, TranspR 2012, 283 ff., *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, Art. 29 CMR, Rn. 2 ff.

23 Areopag Plenum 18/1998, NoB 46, 941.

genden in seinen Grundzügen dargestellt. Anschließend werden die sich in der Praxis herausgebildeten Fallgruppen zum »wilful misconduct« dargestellt:

Nach dieser Entscheidung des Areopags ist der Begriff des »wilful misconduct« weder mit dem Begriff des direkten Vorsatzes, nach dem der Täter das rechtswidrige Ereignis beabsichtigt oder als notwendig voraussieht und seinen Eintritt billigend in Kauf nimmt, noch mit dem Eventualvorsatz, nach dem der Täter das rechtswidrige Ereignis für möglich hält und billigend in Kauf nimmt, identisch. Der Begriff des »wilful misconduct« stellt jedoch eine leichtere Form des Verschuldens als der direkte und der indirekte Vorsatz dar. Dennoch unterscheidet sich dieser Begriff von der groben Fahrlässigkeit, nach der der Täter die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt, weil er sich leichtfertig oder rücksichtslos die Konsequenzen seiner Handlungen hinsichtlich des Schadenseintritts nicht vorstellt. Während im Falle der groben Fahrlässigkeit der Maßstab der Sorgfalt anhand von objektiven Kriterien beurteilt wird, wird für die Begründung des »wilful misconduct« das Vorliegen von subjektiven Elementen unbedingt vorausgesetzt. Es ist diesbezüglich das Kriterium der psychischen Haltung des Frachtführers heranzuziehen, ob er sich nämlich dessen bewusst ist, dass seine Handlung oder Unterlassung die Gefahr hinsichtlich des Schadenseintritts erhöht.

Die Auslegung des Begriffs des »wilful misconduct« hat den Zweck des Übereinkommens zu berücksichtigen, der darauf abzielt, die Voraussetzungen für die Haftung des Frachtführers und ihren Umfang auf internationaler Ebene einheitlich zu regeln. Es will die uneingeschränkte Haftung des Frachtführers auch vorsehen, wenn ihm ein leichteres Verschulden als direkter Vorsatz oder Eventualvorsatz zur Last fällt, jedoch ein schwereres als einfache oder sogar grobe Fahrlässigkeit, da es sich um ein Verschulden mindestens nahe am Vorsatz handeln muss. Dementsprechend umfasst der Begriff des »wilful misconduct«, wenn der Frachtführer in Kenntnis darüber handelt, dass seine Handlung oder Unterlassung die Gefahr im Hinblick auf den Schadenseintritt erhöht und er sich demgegenüber gleichgültig zeigt, auch wenn er den Schadenseintritt nicht unbedingt billigend in Kauf nimmt.

Obwohl die Rechtsprechung zu Art. 29 CMR kasuistisch ist und von den Umständen des Einzelfalles abhängt, lässt sie sich hauptsächlich in drei Fallgruppen unterteilen. Die erste Fallgruppe bezieht sich auf den Diebstahl des Frachtgutes zusammen mit dem Fahrzeug oder ohne das Fahrzeug. Die zweite erstreckt sich auf den Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes aufgrund der Ungeeignetheit des Fahrzeugs oder aufgrund eines Defekts am Fahrzeug. Schließlich beinhaltet die dritte Fallgruppe die Fälle der unsorgfältigen Verladung und fehlerhaften Verstauung des Frachtgutes.

Bereits in den ersten höchstgerichtlichen Entscheidungen zur CMR ging es darum, ob ein Diebstahl des LKW-Zuges oder ein Diebstahl der Fracht aus dem LKW für den Frachtführer ein Ereignis darstellt, welches zu einer Haftungsbefreiung führt. Meist lagen diesen Prozessen Diebstähle zugrunde, die sich auf Raststätten oder Parkplätzen ereigneten, während der Fahrer dort beispielweise seine Ruhepause verbrachte oder sich von dem Parkplatz entfernt hat.²⁴ Der Areopag hat bald festgestellt, dass der Diebstahl eigentlich keinen Fall von höherer Gewalt darstellt, die zur Befreiung des Frachtführers von der Haftung nach Art. 17 CMR führen könnte und die Haftung bei Diebstahlsfällen von den Umständen des Einzelfalles ab-

hängt. Dabei kommt es auf die verschiedenen Faktoren, wie beispielweise die örtliche Situation, zeitliche Gegebenheiten, der Wert des Transportgutes, die Höhe des Diebstahlsrisikos sowie die konkreten Diebstahlshandlungen an.

Der Frachtführer ist verpflichtet, darauf zu achten, das Fahrzeug nicht in verlassenem Gegenden und an unbewachten Orten oder an Orten mit hohem Diebstahlsrisiko,²⁵ während der Nacht²⁶ für längere Zeit²⁷ und, ohne die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen getroffen zu haben, abzustellen und sich vom Fahrzeug zu entfernen.

Die Haftung wird ferner bejaht in den Fällen, in denen der Verlust des Frachtgutes auf die mangelhafte Verwahrung und auf die fehlende Kontrolle des Frachtgutes zurückzuführen ist. Insbesondere in denjenigen Fällen, in denen die Kontrolle und die sichere Verwahrung angesichts des hohen Wertes des Frachtgutes geboten sind.

Zu den Sicherheitsmaßnahmen, die der Frachtführer treffen soll, um einen Diebstahl abzuwenden, zählen das Abstellen des Fahrzeugs in einer nahe liegenden Stadt bzw. Siedlung²⁸ oder auf bewachten Parkplätzen. Ansonsten soll der Frachtführer das Fahrzeug an einem Ort, wo sich andere Fahrzeuge befinden, und erst nach Absprache mit den anderen Fahrern abstellen. Ferner zählen zu den Sicherheitsmaßnahmen das Vorhandensein einer modernen Alarmanlage, eines Diebstahlsicherungssystems oder eines anderen Sicherungssystems wie z.B. eines Hörfunkgerätes, wobei das Vorhandensein der obigen Sicherungssysteme allein nicht ausreicht, sondern sie sollten auch aktiviert sein. Darüber hinaus ist die Anwesenheit eines Mitfahrers eine wichtige Sicherheitsmaßnahme, die hinsichtlich der Haftung von großer Bedeutung ist, insbesondere weil dadurch die Bewachung sowohl des Frachtgutes als auch des Fahrzeugs bei Ruhepausen des einen Fahrers durch den anderen Fahrer ermöglicht wird. Das Erfordernis eines Mitfahrers ist im Europäischen Übereinkommen vom 01.07.1970 über die Beschäftigung von Fahrern, die im internationalen Güterverkehr tätig sind (A.E.T.R.), vorgesehen (Art. 10 des Dekrets 202/1973).

Nur dann, wenn sich ein Diebstahl unter besonders außergewöhnlichen Umständen ereignet hat, kann der Fall von »höhere Gewalt« bejaht werden, der zur unlimitierten Haftung führt.

Dies ist der Fall, wenn sich ein Diebstahl entweder unter Gewaltanwendung,²⁹ auf eine außergewöhnliche Art und Weise, durch den Einsatz von unerkennbaren bzw. außergewöhnlichen Mitteln oder allgemein unter außergewöhnlichen Umständen ereignet, so dass der Diebstahl selbst dann nicht vermieden werden könnte, wenn der Frachtführer oder der Verrichtungsgehilfe mit äußerster Sorgfalt gehandelt hätte.³⁰

Schäden durch unzureichende Verpackung oder Verladung stellen eine der häufigsten Ursachen für frachtrechtliche Auseinandersetzungen dar.

24 BG Athen 2132/2001, ΕΕμπΔ 2002, S. 554.

25 BG Piräus 246/2006, ΕΜετΔ 2006, S. 531.

26 Areopag 479/2006, ΕΜετΔ 2006, S. 198.

27 BG Piräus 246/2006, ΕΜετΔ 2006, S. 531.

28 Areopag 479/2006, ΕΜετΔ 2006, S. 198.

29 BG Thessaloniki 171/2005, ΔΕΕ 2005, S. 984.

30 BG Athen 7497/2007, ΕλλΔνη 2008, S. 902.

Relativ klar ist die Frage, wer für eine unzureichende Verpackung haftet. Nach Art. 10 CMR haftet der Absender für Schäden, die dem Frachtführer durch den mangelhaften Zustand der Verpackung des Transportguts entstehen. Der Frachtführer haftet umgekehrt für eine Beschädigung des Gutes nur dann, wenn Mängel der Verpackung bei der Übernahme des Gutes evident und mit einfachen Mitteln erkennbar sind.

Bei Erhebung einer Klage gegen den Frachtführer wegen der Beschädigung des Gutes, bei der der Frachtführer die Einwendung geltend macht, der Schaden sei auf die mangelnde Verpackung des Absenders zurückzuführen, hat er die Mangelhaftigkeit der Verpackung, die Kausalität und den Schaden nachzuweisen. Der Absender hat hingegen die Offensichtlichkeit des Mangels oder die Kenntnis des Frachtführers zu beweisen.

Schwieriger ist allerdings die Haftung für die mangelhafte Verladung.

Da die CMR keine Bestimmungen über die Verladung und die Verstaung der Fracht enthält, wird nationales Recht angewandt.

Da, wie bereits ausgeführt wurde, das Handelsgesetz diesbezüglich keine eigenen Bestimmungen enthält und in der Praxis zwischen Absender und Frachtführer keine Vereinbarung darüber getroffen wird, wer zur Verladung verpflichtet sein soll, ist es den Vertragsparteien zu empfehlen, dass sie diese Frage im Frachtvertrag näher regeln.

Wenn die Vertragsparteien dies nicht regeln, ist der Frachtführer gut beraten, sich möglichst viel in den Verladevorgang einzubringen, obwohl er sehr oft vom Verladepersonal/Absender entfernt vom Verladevorgang gehalten wird. Der Frachtführer sollte auf die ordnungsgemäße Verladung, die Verstaung und die Befestigung des Frachtgutes achten. Wenn der Frachtführer dennoch der Ansicht ist, der Transport des Frachtgutes könnte aufgrund der mangelhaften Verladung nicht sicher durchgeführt werden, kann er den Transport verweigern oder seinen Vorbehalt im Frachtbrief schriftlich niederlegen.³¹

Sowohl bei Aktivprozessen als auch bei Passivprozessen kann es dazu kommen, dass es sinnvoll oder erforderlich ist, mit eigenen Gegenansprüchen gegen die Klageforderung aufzurechnen.

Dabei ist die Aufrechnungsbeschränkung des Art. 440 ZGB zu beachten. Danach ist eine Aufrechnung nur mit fälligen Gegenansprüchen zulässig, denen ein Einwand nicht gegenüber steht. Da die CMR keine Regelung bezüglich der Aufrechnung enthält, ist die Aufrechnungsbeschränkung des Art. 440 ZGB im Geltungsbereich der CMR wirksam.

Diese Aufrechnungsbeschränkung in Kombination mit den kurzen Verjährungsfristen der CMR erweist sich oft als ein Fallstrick für den geschädigten Absender:

Erleidet ein Absender während eines Transports einen Schaden, beantwortet er die Rechnung des Spediteurs bzw. Frachtführers häufig dahingehend, dass er diese Rechnung nicht zu zahlen gedenkt und mit der Schadensersatzforderung aufrechnet. Wenn der Spediteur bewusst kurz vor Ablauf der Verjährungsfrist die Frachtklage einbringt und der aufrechnungshalber eingewendeten Gegenforderung das Aufrechnungsverbot entgegenhält, läuft der Absender Gefahr, seinen Anspruch verjähren zu lassen, bevor ihm bewusst wird, dass

eine Aufrechnung nicht möglich ist und dass er seinen Schaden selbständig einklagen muss.

Wie oben ausgeführt, wird die Frage der Haftpflichtversicherung in der CMR nicht geregelt. Der Frachtführer hat somit die Möglichkeit, seine Haftung nach der CMR versichern zu lassen. Zu diesem Zweck schließt er eine Verkehrshaftungsversicherung ab. Während der Frachtführer im innerstaatlichen Straßengüterverkehr verpflichtet ist, sich gegen alle Schäden zu versichern, für die er haftet, gibt es eine solche Pflichtversicherung sowohl nach deutschem als auch nach griechischem Recht für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nicht.³²

6. Prozessuale Fragen

Art. 29 CMR enthält keine Beweislastregelung. Auch im Rahmen der CMR gilt aber die allgemeine Regel des Beweisrechtes, wonach der im Prozess als Kläger auftretende Anspruchsteller die rechtsbegründenden Tatsachen beweisen muss, während der als Ersatzverpflichtete in Anspruch genommene Beklagte diejenigen Umstände darlegen und beweisen muss, die dem Anspruch entgegenstehen.

Im Schrifttum wurde in transportrechtlichen Streitigkeiten aufgrund des Informationsvorsprungs des Frachtführers die sog. Sphärentheorie³³ vertreten, ähnlich dem von der deutschen Rechtsprechung angewandten Grundsatz zur sekundären Darlegungslast. Wie genau es zu dem Verlust, der Beschädigung oder der Überschreitung der Lieferfrist gekommen ist, entzieht sich häufig der Kenntnis des Klägers, d.h. des Absenders oder des Empfängers. Insofern erfüllt der Kläger bereits dann seine Darlegungslast, wenn er mit seinem Vortrag nach den Umständen des Falles ausreichende Anhaltspunkte für die Begründung der Haftung des Frachtführers bietet. Der Frachtführer hat dann nachzuweisen, dass er ausreichende Schutzmaßnahmen getroffen hat, da er allein zur Aufklärung des in seinem Bereich entstandenen Schadens beitragen kann. Er hat somit seine Betriebsorganisation, offenzulegen. Die Rechtsprechung hat sich dazu noch nicht klar artikuliert.

Weiterhin ist darauf zu achten, dass der Kläger seinen Vortrag auf konkrete, spezifische Ereignisse in der Klageschrift stützen muss.³⁴ Demnach hat der Kläger im Falle des Verlustes des Frachtgutes diejenigen Maßnahmen zu bestimmen, die für die sichere Verwahrung des Frachtgutes angemessen sind.³⁵ Die Berufung auf irgendein Verschulden, dessen Vorliegen ansonsten eine Deliktshaftung begründen würde, ist nicht genügend.³⁶

Schließlich ist zu erwähnen, dass der Kläger bei einer Klage gegen den Frachtführer auf Schadensersatz wegen Beschädigung des Gutes in seiner Klageschrift ausführen muss, dass der Schaden vom Zeitpunkt der Abnahme bis zur Ablieferung des Gutes erfolgt ist. Den genauen Zeitpunkt des Schadenseintritts und den Schadensgrund muss er jedoch nicht darlegen.³⁷

31 Vgl. AG Thessaloniki 6766/2004, ΕΜετΔ 2005, S. 529 f.

32 Vgl. Thume, in: Thume, Kommentar zur CMR, 3. Aufl., Art. Vor Art. 17 CMR, Rn. 42.

33 Vgl. zur Sphärentheorie im Transportrecht Cryssanthis, Die Haftung des Spediteurs, ΕπισκεΔ 1998, S. 924 f.

34 BG Thessaloniki 3592/1999, ΕπισκεΔ 2000, S. 1019 f.

35 BG Athen 6941/2006, ΕΜετΔ 2006, S. 499.

36 Areopag 2010/1990, ΕλλΔνη 1991, S. 120.

37 BG Athen 2335/91, ΕΜετΔ 5, S. 115.