



---

**Rundschreiben Nr. 125 / 19**  
Bremen, den 16.05.2019

Quelle: DSLV 086/19  
Björn Karaus

---

### **CMR-Transporte: BGH-Urteil zur Berechnung der Höchsthaftungssummen**

*Bei der Berechnung der Höchsthaftungssumme nach Art. 25 Abs. 2 Buchst. b CMR in Verbindung mit Art. 23 Abs. 3 CMR ist das Gewicht des Verpackungs- oder Ladungsmittels nicht hinzuzurechnen, wenn dieses unbeschädigt geblieben ist und uneingeschränkt für weitere Transporte verwendet werden kann.*

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei einer der CMR unterfallenden Beförderung beträgt die Regelhaftung gemäß Art. 23 Absatz 3 CMR 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts. Der Bundesgerichtshof (BGH) hat mit Urteil vom 11. Oktober 2018 (AZ: I ZR 18/18) entgegen der bisher herrschenden Meinung entschieden, dass bei der Berechnung dieser Haftungshöchstgrenze das Gewicht von Ladungsmitteln dann nicht hinzuzurechnen ist, wenn es unbeschädigt geblieben ist und uneingeschränkt für weitere Transporte verwendet werden kann.

Im zugrunde liegenden Fall war infolge eines Verschuldens des beauftragten Frachtführers an einer Partie Motoren wirtschaftlicher Totalschaden entstanden. Unbeschädigt blieben hingegen zwölf Motorengestelle, die für den Transport der Motoren als Lademittel verwendet worden waren.

Nach Ansicht des BGH war das Gewicht dieser unbeschädigten Motorengestelle (ca. 5.400 kg) bei der Ermittlung der Höchsthaftung gemäß Art. 25 Abs. 2 Buchst. b CMR in Verbindung mit Art. 23 Abs. 3 CMR nicht zu berücksichtigen. Zur Begründung führte der BGH insbesondere aus, dass die betreffenden Motorengestelle keine Wertminderung erfahren hatten, da sie zum Zeitpunkt ihrer Ablieferung beim Empfänger weder in ihrer Substanz noch in ihrer Verwendbarkeit beeinträchtigt waren.

Die Erwägungen des BGH sind nach Einschätzung des DSLV grundsätzlich auch auf Schadensregulierungen nach dem HGB anwendbar und auch auf andere Lademittel als die streitgegenständlichen Motorengestelle übertragbar. Demnach dürfte in vergleichbaren Fällen zukünftig auch das Gewicht von unbeschädigt gebliebenen und wiederverwertbaren Paletten oder Containern bei der Ermittlung der CMR-Höchsthaftung außer Betracht bleiben.

Nach ersten DSLV-internen Diskussionen über die praktischen Auswirkungen für die Schadenbearbeitung ist davon auszugehen, dass die durchgängige Beachtung der aktuellen BGH-Rechtsprechung die Schadenaufwendungen sinken lässt.

Dies soll folgende Überlegungen unterstreichen: Nach Erhebungen des DSLV aus 2018 beträgt das Durchschnittsgewicht pro Packstück/Collo 156 kg und eine Sendung besteht aus 2,16 Packstücken mit einem Durchschnittsgewicht von etwa 340 kg. Unterstellt man, dass überwiegend palettierte Ware versendet wird und bei jedem vierten Schadenfall die im Gesetz oder HGB verankerte Haftungshöchstsumme von 8,33 SZR/kg zum Tragen kommt, wäre in jedem vierten Schadenfall zu prüfen, ob sich aufgrund des Eigengewichts der Paletten (20 – 26 kg) die Schadenzahlungen in der durchschnittlichen Größenordnung von ca. 400 € (40 kg x 8,33 x 1,23 €) reduzieren lassen.

Allerdings wird man nicht in jedem Schadenfall eine solche Summe in Abzug bringen können. Ein Abzug kommt zum einen nicht in Betracht, wenn die beladene Palette abhanden kommt und zum anderen nicht bei Teilverlusten und Teilbeschädigungen, wenn in der Regulierungspraxis ohnehin nur auf das Rohgewicht des fehlenden oder beschädigten Teils, also ohne Berücksichtigung des anteiligen Palettengewichts, abgestellt wird.

Der DSLV hält es für ratsam, wenn sich jedes Speditionsunternehmen mit der geänderten Rechtsprechung auseinandersetzt und seine Regulierungspraxis überprüft. Der DSLV geht dabei davon aus, dass die BGH-Entscheidung langsam aber stetig Eingang in die Regulierungspraxis finden wird.

Mit freundlichen Grüßen

**Verein Bremer Spediteure e.V.**

Robert Völkl