

- Belgiens Kanalpolitik u. die Maas-Schelde-Verbindung. — In: Uebersee 10 (1929) 128.  
 Paschen, W.: Probleme der Schelde-Rheinschifffahrt. — Hansa 66 (1929) 1309—1311.  
 Kreuzkam: Neue Kanalbauten in Belgien u. d. Aachener Grenzmark. — In: Hansa 67 (1930) 985.  
 Möhlmann: Holländ. Kanalpläne f. Verbesserung d. Verbindung zwischen Amsterdam u. Ober-rhein. — In: Bautechnik 85 (1930) 144—147.  
 Deutschlands Nachbarn bauen Kanäle. — In: Zeitschr. f. Binnenschifffahrt 62 (1930) 117.  
 Paschen, W.: Schelde-Rhein-Verbindung. — In: Rheinquellen (Basel) 25 (1930) 182.  
 Zaayer, J.: Het Nederlandsche deltagebied >Rijn, Schelde, Tusschenwateren<. Een juridisch-politieke beschouwing. — Leiden 1930. 45 S.  
 Möhlmann: Rhein-Schelde-Frage. — In: Deutsche Wasserwirtschaft 27 (1932) 105—111.  
 Wernes, Johannes: Wasserläufe und Wirtschaft am westlichen Niederrhein. — Bottrop i. W. 1933. VIII, 63 S. Köln, WiSo Diss. von 1933.

### Ueber die großen Zusammenhänge in neuer Sicht

- Wentholt, L. R.: Das holländische Wasserstraßennetz und seine künftige Ausgestaltung. Duisburg: Rhein 1928 = Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein 15. 25 S. m. Kt.  
 Spethmann, Hans: Die großen Kanalbauten in Holland und Belgien. Oldenburg i. O. 1935 = Reihe A der Veröffentl. d. Wirtschaftswiss. Gesellschaft zum Studium Niedersachsens 30.  
 de Vilder, René: Die neuen holländischen und belgischen Wasserstraßenbauten. Dipl. Arbeit Univ. Köln 1936, nicht veröffentlicht. Ms.  
 Keijzer, T. P.: Gids voor den Kanaalvaart in Nederland. 4. Aufl. Assen 1936 (Uebersicht über die niederländ. Kanäle).  
 Napp-Zinn, Anton Felix: Binnenschifffahrtspolitik der Niederlande. (Studien zur Verkehrswirtschaft der Niederlande 1) Jena: Fischer 1938 102 S. m. Kt. = Verkehrswissenschaftl. Abhndl. Schriftenreihe des Reichsverkehrsministeriums 5.  
 Portugall, Werner: Die kanalmäßige Erschließung des belgischen u. niederländischen Hinterlandes als Voraussetzung u. Folge der Wahrung innerdeutscher Verkehrsbelange. — Bochum 1938. XIII, 231 S. Nürnberg, Hindenburg-Hochschule, Diss. v. 1938.  
 Antwerpen-Aachen-Rhein-Kanalprojekt. — In: Binnenschifffahrts-Nachrichten. Bielefeld 1947. 27.  
 Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Ein finanzielles Problem. — In: Handelsblatt. Düsseldorf 4 (1949) Nr. 85, 6.  
 Nagel, J.: Zur Vorgeschichte einer Rhein-Maas-Schelde-Kanalverbindung. — In: Hansa. Hamburg 86 (1949)/12/13.  
 Brückner, Klemens: Zur Vorgeschichte einer Rhein-Maas-Schelde-Verbindung. — In: Hansa. Verkehrs- und Hafenblatt 87 (1950) 216/17.  
 Schiltz, M.: Die Verbindung zwischen Rhein und Schelde. — In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt (1951) 209/11.  
 Gaspers, Hans: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Eine kritische Untersuchung. Köln, WiSo Diss. von 1952. 112 Bl. Maschinenschrift.  
 Nagel, J.: Die Wasserstraßenverbindung Rhein-Maas-Schelde im Zeichen europäischer Zusammenarbeit. — In: Internationales Archiv für Verkehrswesen. Mainz 6 (1954) 272/76.  
 Rhein-Maas-Schelde „Westkanal“ als direkte Querverbindung zwischen Industriebecken und Seehafen. — In: Handelsblatt (Düsseldorf) 9 (1954) Nr. 51,5.

## Der Geltungsbereich des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr

Von Dr. Heinrich Schulze, Bonn

Am 19. Mai 1956 ist in einer Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) das Uebereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route) (CMR) unterzeichnet worden. Die CMR schafft erstmalig einheitliche Beförderungsbedingungen im internationalen Straßengüterverkehr und stellt somit eine internationale Kraftverkehrsordnung dar.

Mit der zunehmenden Bedeutung des internationalen Straßengüterverkehrs machte sich das Fehlen eines einheitlichen Frachtrechts für diesen Verkehr immer nachteiliger bemerkbar. Vor allem wirkte sich die verschiedenartige Regelung der Haftung des Verkehrsunternehmers in den einzelnen Ländern Europas äußerst ungünstig aus und war eine Quelle dauernder Streitigkeiten. Die CMR schließt daher eine schwer empfundene Lücke und holt dabei durch die Vereinheitlichung des Frachtrechts auf dem Gebiete des internationalen Straßengüterverkehrs eine Regelung nach, wie sie für den internationalen Güterverkehr mit der Eisenbahn, in der Luft und in gewissem Umfange auch zur See bereits seit langem besteht (Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1890, Brüsseler Seerechtskonvention von 1924 und Warschauer Luftprivatrechtsabkommen von 1929).

Wegen der teilweise recht unterschiedlichen nationalen Regelung des Frachtrechts für den Straßengüterverkehr, die von allen Staaten eine erhebliche Kompromißbereitschaft verlangte, gestaltete sich die Ausarbeitung der CMR recht schwierig. So dauerte es von dem ersten Entwurf, der der ECE im Jahre 1949 von einem Sachverständigenausschuß aus Vertretern der Internationalen Handelskammer (ICC), des Internationalen Straßenverkehrsverbandes (IRU), des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts und der Internationalen Union der Versicherungsunternehmen im Jahre 1949 vorgelegt wurde, sieben Jahre bis zur endgültigen Fertigstellung der CMR durch einen ad hoc-Arbeitsausschuß der ECE im Frühjahr 1956.

Wie sehr die CMR einem Bedürfnis entsprach, läßt sich auch daraus ersehen, daß sie am 19. Mai 1956 immerhin von zehn Staaten unterzeichnet wurde, und zwar von der Bundesrepublik Deutschland, Oesterreich, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden, Polen, Schweden, der Schweiz, Jugoslawien und Frankreich. Gleichzeitig wurden von der Bundesrepublik und anderen Staaten in Genf drei Zollkonventionen unterzeichnet. Diese Zollkonventionen und die CMR waren die ersten Abkommen, die die Bundesrepublik in ihrer Eigenschaft als Mitglied der ECE unterzeichnet hat. Sie hatte zwar schon seit langem in Ausschüssen der ECE mitgearbeitet, war aber erst im Februar 1956 Mitglied der ECE geworden.

Die CMR ist ratifikationsbedürftig. Sie tritt am neunzigsten Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem fünf Staaten ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt haben.

In sieben Kapiteln behandelt die CMR ihren Geltungsbereich, die Haftung des Frachtführers für andere Personen, den Abschluß und die Ausführung des Beförderungsvertrages, die Haftung des Frachtführers für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung, Reklamationen und Klagen, Beförderungen durch aufeinanderfolgende Frachtführer sowie die Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen. Ein weiteres achttes Kapitel enthält Schlußbestimmungen mit Vorschriften formeller Art, z. B. über Inkrafttreten und Änderungen der CMR.

Nachstehend soll eine Uebersicht über den Geltungsbereich der CMR gegeben werden.

#### a) Abgrenzung des Geltungsbereichs

Die CMR „gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Uebernahme 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“ (Artikel 1 Abs. 1 CMR). Hiernach findet also die CMR schon dann Anwendung, wenn entweder nur das Abgangsland oder das Bestimmungsland Vertragsstaaten des Übereinkommens sind. Bei der Ausarbeitung der CMR in Genf machten verschiedene Delegierte darauf aufmerksam, daß es ihnen zweifelhaft erscheine, ob Gerichte von Nichtvertragsstaaten diese Bestimmung anerkennen würden. Zum Vergleich wurde auch auf die engere Bestimmung von Artikel 1 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) hingewiesen, derzufolge die CIM nur Anwendung findet auf Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschließlich Strecken umfaßt, die in der nach Artikel 58 CIM aufgestellten Liste bezeichnet sind.

Es wurde daher der Antrag gestellt, den Geltungsbereich der CMR auf den Fall zu beschränken, daß sowohl der Abgangsort als auch der Bestimmungsort in Vertragsstaaten lägen. Mit Rücksicht auf die allgemein gewünschte möglichst weite Ausdehnung des Geltungsbereiches wurde also davon abgesehen, zu verlangen, daß die gesamte Beförderungsstrecke durch das Gebiet von Vertragsstaaten führen müsse. Die Mehrheit lehnte jedoch auch diesen eingeschränkten Antrag ab. Sie begründete ihre Haltung damit, daß die sogenannte „paramount-Klausel“, wonach es genügt, daß entweder nur das Abgangsland oder das Bestimmungsland Vertragsstaaten sein müssen, aus Gründen der rechtsvereinheitlichung und Rechtsvereinfachung vorzuziehen sei. Auch werde die Bestimmung von Artikel 6 Abs. 1 (k) CMR ausreichen, zumindest in weitem Umfange die Anwendung des Übereinkommens durch Gerichte von Nichtvertragsstaaten zu gewährleisten. Nach Artikel 6 Abs. 1 (k) muß der Frachtbrief die Angabe enthalten, daß die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens unterliegt. Im übrigen erklärte die Mehrheit, daß die „paramount-Klausel“ dann kaum eine praktische Bedeutung haben werde, wenn — wie zu erwarten — eine große Zahl von Ländern das Übereinkommen unterzeichne.

#### b) Beschränkung auf entgeltliche Beförderungen

Dem Übereinkommen unterliegen nur „entgeltliche“ Beförderungen. Demgegenüber gilt das Allgemeine Abkommen über die wirtschaftliche Regelung des internationalen Straßenverkehrs vom 17. März 1954 für jede internationale Güterbeförderung, also auch dann, wenn es sich um Güterbeförderungen für andere handelt, die — entgegen den Bestimmungen des deutschen Rechts — unentgeltlich ausgeführt werden. Dieser Unterschied ist bewußt gemacht worden, weil man in Genf der Ansicht war, daß die Entgeltlichkeit Voraussetzung insbesondere für die Anwendung der Haftungsbestimmungen der dem Bereich des Privatrechts angehörenden CMR sei, während das dem öffentlichen Recht zugehörige Allgemeine Abkommen diese Einschränkung des Anwendungsbereichs nicht zulasse.

#### c) Begriff des Fahrzeuges

„Fahrzeuge“ im Sinne von Artikel 1 Abs. 1 sind Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, wie sie in Artikel 4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 definiert sind (Artikel 1 Abs. 2). In Genf war darauf hingewiesen worden, diese Definition des Begriffs „Fahrzeuge“ bedeute, daß auch die entgeltliche Beförderung von Gütern in Personenkraftwagen und gegebenenfalls sogar mit Krafträdern unter das Übereinkommen falle. Trotzdem entschied sich die Mehrheit für die Beibehaltung dieser Begriffsbestimmung, weil sie der Auffassung war, daß jede entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen der CMR unterliegen müsse und im übrigen entgeltliche Beförderungen von Gütern mit Personenkraftwagen und Krafträdern im internationalen Verkehr kaum vorkämen.

#### d) Geltung auch für Beförderungen von Staaten oder staatlichen Einrichtungen oder Organisationen

Das Übereinkommen gilt nach Artikel 1 Abs. 3 auch dann, wenn in seinen Geltungsbereich fallende Beförderungen von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen durchgeführt werden. Diese Bestimmung war in Genf kaum umstritten. Ihre Aufnahme wurde für notwendig gehalten, um sachlich nicht zu rechtfertigenden bedenklichen Einschränkungen des Anwendungsbereichs der CMR vorzubeugen.

#### e) Ausnahmen

Das Übereinkommen gilt nach Artikel 1 Abs. 4 nicht für Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden, für die Beförderung von Leichen und für die Beförderung von Umzugsgut. Ein in Genf gestellter Antrag, das Übereinkommen auch für die Beförderung von Umzugsgut gelten zu lassen, wurde mit der Begründung abgelehnt, daß es sich hierbei um eine Beförderung besonderer Art handle, für die im großen Umfange besondere Bedingungen gelten müßten, so daß große Teile des Übereinkommens zumindest nicht unmittelbar auf eine solche Beförderung anwendbar seien. Die Mehrheit war aber ebenfalls der Ansicht, daß auch internationale Beförderungsbedingungen für den Transport von Umzugsgut geschaffen werden müßten, jedoch im Rahmen eines besonderen Übereinkommens. Unter diesen Umständen kam es zur Aufnahme einer Erklärung in das Unterzeichnungsprotokoll zur CMR, derzufolge sich die Vertragsstaaten verpflichten, über ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für Umzugsgut zu verhandeln. Was unter der „Beförderung von Umzugsgut“ zu verstehen ist, wird in der CMR nicht definiert. Einige Delegierte hatten in Genf darauf hingewiesen, daß sich

aus dem Fehlen einer solchen Begriffsbestimmung erhebliche Schwierigkeiten ergeben würden. Andererseits war es aber im Rahmen der Verhandlungen über die CMR nicht möglich, zu einer Einigung über den Begriff „Beförderung von Umzugsgut“ zu gelangen. Dabei spielte teilweise die Erwägung mit, daß man, um diesen Begriff definieren zu können, erst den Inhalt des künftigen Uebereinkommens über internationale Beförderungen von Umzugsgut kennen müsse. Die Mehrheit war unter diesen Umständen der Auffassung, daß man die sich aus dem Fehlen der Begriffsbestimmung ergebenden Schwierigkeiten in Kauf nehmen und die Auslegung des Begriffs vorläufig der Rechtsprechung überlassen müsse.

**f) Verbot abweichender Sondervereinbarungen zwischen den Vertragsstaaten**

Zwei- oder mehrseitige Sondervereinbarungen zwischen den Vertragsstaaten, die Abweichungen von den Bestimmungen der CMR enthalten, sind nach Artikel 1 Abs. 5 unzulässig. Ausgenommen sind nur Sondervereinbarungen unter Vertragsstaaten, nach denen die CMR nicht für ihren kleinen Grenzverkehr gilt, oder durch die für Beförderungen, die ausschließlich auf ihrem Staatsgebiet durchgeführt werden, die Verwendung eines das Gut vertretenden Frachtbriefs zugelassen wird.

Das ausdrückliche Verbot abweichender zwei- oder mehrseitiger Sondervereinbarungen wurde deshalb aufgenommen, weil in Genf teilweise die Ansicht vertreten wurde, es bestehe ein völkerrechtlicher Grundsatz, daß die Bestimmungen eines mehrseitigen Abkommens, soweit dieses nicht ausdrücklich etwas anderes bestimme, durch zweiseitige Vereinbarungen im Verhältnis zwischen zwei Vertragsstaaten des mehrseitigen Abkommens abgeändert werden könnten. Hierzu wurde von anderer Seite in Genf bemerkt, daß solche ein mehrseitiges Abkommen ändernden zweiseitigen Abkommen auch dann schon unzulässig seien, wenn sich das Verbot derartiger zweiseitiger Vereinbarungen bereits aus dem Gesamtinhalt des mehrseitigen Abkommens ergebe. Dieser Fall liege hier offensichtlich vor, weil die CMR das internationale Frachtrecht vereinheitlichen wolle. Es werde also durch die Zulassung abweichender zweiseitiger Vereinbarungen der Zweck der CMR gefährdet. Um insoweit jedoch alle Zweifel auszuschließen, wurde das oben bezeichnete ausdrückliche Verbot mit Ausnahmen lediglich für den kleinen Grenzverkehr und einen das Gut vertretenden Frachtbrief aufgenommen.

Frühere Entwürfe der CMR hatten ein besonderes Kapitel mit Bestimmungen über einen das Gut vertretenden Frachtbrief enthalten. Diese Bestimmungen wurden bei der endgültigen Fassung des Wortlauts der CMR gestrichen, weil man ganz überwiegend der Meinung war, angesichts der Schnelligkeit der Beförderungen im internationalen Straßengüterverkehr und den im Vergleich z. B. zu Beförderungen zwischen der Ost- und der Westküste der Vereinigten Staaten von Amerika verhältnismäßig kurzen Beförderungsstrecken im europäischen Straßengüterverkehr bestehe kein Bedürfnis für einen das Gut vertretenden Frachtbrief. Aus diesen Erwägungen wurde auch ein Antrag abgelehnt, ein Zusatzprotokoll über die Einführung eines solchen Frachtbriefs zu schaffen, zu dem allen Vertragsparteien der Beitritt offenstehen sollte. Die Ausnahmebestimmung des Artikels 1 Abs. 5 über die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen über die Einführung eines das Gut vertretenden Frachtbriefs ist im übrigen zur Vermeidung rechtlicher Schwierigkeiten bewußt so eng gefaßt, daß sie keine Anwendung findet, wenn die Beförderung im Transitverkehr über das Gebiet eines Staates führt, der an einer solchen Sondervereinbarung nicht beteiligt ist.

**g) Beförderungen mit anderen Verkehrsmitteln auf einem Teil der Gesamtstrecke**

Zu langen Erörterungen führte in Genf die Frage, ob und in welchem Umfang Bestimmungen für den Fall aufzunehmen seien, daß die Beförderung nur auf einem Teil der Strecke mit Straßenfahrzeugen, im übrigen aber mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt wird. Zunächst war hierbei erwogen worden, in der CMR ausdrücklich zu bestimmen, daß Beförderungen auf der Straße dann nicht der CMR unterlägen, wenn für sie nach Artikel 2 CIM die Bestimmungen der CIM gälten. Auf die Aufnahme einer solchen Bestimmung wurde jedoch verzichtet, weil man der Meinung war, daß nach der Fassung von Artikel 1 Abs. 1 CMR die Bestimmungen der CMR grundsätzlich keine Anwendung fänden, wenn das Gut auf einem Teil der Gesamtstrecke mit einem anderen Verkehrsmittel als einem Straßenfahrzeug im Sinne von Artikel 1 Abs. 2 CMR befördert werde.

Man war sich jedoch in Genf allgemein darüber einig, daß es notwendig sei, auch internationale Beförderungsbedingungen für den gemischten Verkehr zu schaffen. Daher wurde in das Unterzeichnungsprotokoll zur CMR eine Erklärung der Vertragsstaaten aufgenommen, durch die sie sich verpflichten, über ein mehrseitiges Abkommen über den Beförderungsvertrag für den gemischten Verkehr zu verhandeln.

Darüber hinaus wurde es für erforderlich gehalten, in der CMR wenigstens einen Sonderfall gemischter Beförderungen zu regeln, und zwar den, daß das mit dem Gut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke ohne Umladung mit einem anderen Verkehrsmittel befördert wird.

Hierüber bestimmt Artikel 2 CMR folgendes:

- „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 Uebereinkommen trotzdem für die gesamte Beförderung. Soweit jedoch bewiesen wird, daß während der Beförderung durch das andere Verkehrsmittel eingetretene Verluste, Beschädigungen oder Ueberschreitungen 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 Uebereinkommen, 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 Uebereinkommen.
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.“

Die Regelung des Artikels 2 gilt u. a. für internationale Huckepackverkehre und für Transporte, bei denen das Straßenfahrzeug mit dem beladenen Gut auf einem Teil der Gesamtstrecke — z. B. im Verkehr mit England — über See befördert wird.

Die Verhandlungen über den Artikel 2 gestalteten sich in Genf äußerst schwierig, jedoch wurde ganz überwiegend von vornherein der Grundsatz anerkannt, daß der Absender das Recht haben müsse, ihm zustehende Schadensersatzforderungen für Verlust, Beschädigung oder Ueberschreitung der Lieferfrist stets gegen den Straßenfrachtführer geltend zu machen, also auch, wenn die den Schaden verursachenden Ereignisse bei der Beförderung des mit dem Gut beladenen Fahrzeuges auf einem anderen Verkehrsmittel eingetreten sein sollten. Dementsprechend wurde bestimmt, daß in den Fällen des Artikels 2 Abs. 1 Satz 1 das Uebereinkommen für die gesamte Beförderung gilt. Bei den Beratungen in Genf setzte sich jedoch die Auffassung durch, daß dieser Grundsatz hinsichtlich der Haftung gewissen Einschränkungen unterliegen müsse; die Haftung des Straßenfrachtführers müsse der Haftung des Frachtführers für das andere Verkehrsmittel entsprechen, bei dessen Benutzung der Schaden eingetreten sei, so daß die Haftung des Straßenfrachtführers dem Absender gegenüber tatsächlich dem Betrag gleichkomme, den der Straßenfrachtführer vom Unternehmer des anderen Verkehrsmittels verlangen könne. Bei der Formulierung dieses Gedankens ergaben sich jedoch erhebliche Schwierigkeiten.

Wie einer der maßgeblichen Mitarbeiter an den Entwürfen der CMR, Professor Dr. J. Hostie vom Internationalen Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts, in einer ausführlichen Erklärung über die Annahme der endgültigen Fassung von Artikel 2 CMR dargelegt hat, konnte man nämlich nicht einfach sagen, daß die Haftung des Straßenfrachtführers für den Teil der Beförderung, der nicht auf der Straße vor sich geht, nach dem Vertrage festgesetzt werden sollte, den der Straßenfrachtführer und der Unternehmer des anderen Verkehrsmittels tatsächlich abgeschlossen haben. Das war deshalb nicht möglich, weil der Gegenstand beider Verträge verschieden ist. Der Absender schließt mit dem Straßenfrachtführer einen Vertrag über die Beförderung bestimmter Güter. Der Straßenfrachtführer schließt demgegenüber mit dem Unternehmer des anderen Verkehrsmittels einen Vertrag über die Beförderung eines beladenen Fahrzeugs, dessen Ladung aus verschiedenen Sendungen bestehen kann. Die Verschiedenheit dieser Verträge könnte, wie Professor Hostie weiter ausgeführt hat, bedeutsame Folgen haben. So ist nach Artikel 4 § 5 des Brüsseler Seerechtsabkommens vom 25. August 1924 die Haftung auf 100 Pfd. Sterling je Stück beschränkt. Bei Beförderung eines beladenen Fahrzeugs über See würde damit die Haftung für das Fahrzeug mit dem Gut auf insgesamt 100 Pfd. Sterling begrenzt sein, da das Fahrzeug mit dem Gut sicherlich als nur ein Stück im Sinne der Haftungsbestimmungen des Brüsseler Abkommens anzusehen wäre. Man gelangte daher in Genf zu der Ueberzeugung, daß es zu Zweifeln geführt hätte oder zu verwickelten und ungerechten Lösungen, wenn man sich bei der Festlegung der Haftung des Straßenfrachtführers gegenüber dem Absender auf den zwischen dem Straßenfrachtführer und dem Frachtführer des anderen Verkehrsmittels tatsächlich geschlossenen Vertrag bezogen hätte. So kam man dazu, bei der Festlegung der Haftung des Straßenfrachtführers einen imaginären Vertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des anderen Verkehrsmittels zugrunde zu legen, d. h. den Straßenfrachtführer dem Absender gegenüber so haften zu lassen, als 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. Soweit zwingende Vorschriften dieser Art nicht bestehen, hielt man es jedoch für zweckmäßig,

die Haftung des Straßenfrachtführers gegenüber dem Absender für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung sich nach den Vorschriften der CMR richten zu lassen, um insbesondere Klauseln über die Beschränkung oder sogar den Ausschluß der Haftung des Straßenfrachtführers vorzubeugen.

Wenn die Fassung von Artikel 2 CMR auch nicht gerade sehr glücklich sein dürfte, so stellt dieser Artikel mit seiner Regelung wenigstens eines Teilgebietes des gemischten Verkehrs doch immerhin einen gewissen Fortschritt dar. Im Interesse von Wirtschaft und Verkehr wäre allerdings eine umfassendere Regelung sehr zu begrüßen. Es bleibt daher zu hoffen, daß die nach dem Unterzeichnungsprotokoll der CMR in Aussicht genommenen Verhandlungen über ein internationales Abkommen über den gemischten Verkehr bald in Angriff genommen und zu einem raschen und erfolgreichen Abschluß gebracht werden.