

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und das nationale Recht

VON DR. HEINRICH SCHULZE, BONN

Die CMR hat den Zweck, das Frachtrecht im internationalen Straßengüterverkehr zu vereinheitlichen*). Im Sinne dieser Zweckbestimmung sollen die Vorschriften des Artikels 6 Abs. 1 Buchstabe k und des Artikels 41 CMR sicherstellen, daß nicht durch vertragliche Vereinbarungen solche Beförderungen ganz oder teilweise dem Anwendungsbereich der CMR entzogen werden, die nach den Artikeln 1 und 2 unter die CMR fallen.

Nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe k muß der Frachtbrief die Angabe enthalten, daß die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen der CMR unterliegt, und nach Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 sind Vereinbarungen, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen der CMR abweichen, nichtig. Eine Ausnahme von dem Grundsatz des Artikels 41 Abs. 1 Satz 1 besteht nur für die Bestimmungen der Artikel 38 und 39, die nicht das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender oder Empfänger, sondern das Verhältnis zwischen dem Frachtführer bei Beförderungen durch aufeinanderfolgende Frachtführer behandeln; insoweit wurde es bei der Ausarbeitung der CMR in Genf nicht für notwendig gehalten, die Vertragsfreiheit einzuzengen. Die Bestimmungen der Artikel 38 und 39 sind daher nach Artikel 40 dispositives Recht, alle übrigen Vorschriften der CMR dagegen zwingendes Recht.

Während somit die Frage der Zulässigkeit abweichender vertraglicher Vereinbarungen in der CMR ausdrücklich geregelt ist, enthält die CMR jedoch keine ausdrückliche grundsätzliche Regelung ihres Verhältnisses zum nationalen Recht, sondern nur einige Verweisungen auf dieses für bestimmte Tatbestände. Die Frage des grundsätzlichen Verhältnisses der CMR zum nationalen Recht wird demnach aktuell werden, wenn die CMR in Kraft tritt. Bisher ist die CMR, die am 19. Mai 1956 von den Vertretern der Regierungen von zehn Staaten, darunter auch der Bundesrepublik, unterzeichnet worden ist, zwar nur von Jugoslawien ratifiziert worden. Die Ratifikation wird jedoch zur Zeit von mehreren Staaten einschließlich der Bundesrepublik vorbereitet. Es ist daher damit zu rechnen, daß die Zahl von fünf Vertragsstaaten in absehbarer Zeit erreicht und die CMR damit nach Artikel 43 in Kraft treten wird.

Im Interesse der Rechtsvereinheitlichung wurden in die CMR ausdrückliche Verweisungen auf das nationale Recht nur in sehr wenigen Fällen aufgenommen (Artikel 16 Abs. 5, 29 Abs. 1, 32 Abs. 1 und 3).

Nach Artikel 16 Abs. 5 bestimmen sich Art und Weise des Verkaufs des beförderten Gutes durch den Frachtführer im Falle von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen „nach den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet“.

*) Vgl. den Aufsatz desselben Verfassers: „Der Geltungsbereich des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr“ in Heft 4/1956 dieser Zeitschrift auf S. 273 ff.

Fassung dieser Vorschrift ist nicht sehr glücklich. Gemeint ist, daß die Gebräuche nur ergänzend neben den Gesetzen und nur insoweit anzuwenden sind, als ihre Berücksichtigung durch die Gesetze zugelassen ist. Im übrigen enthält Artikel 16 Abs. 5 nicht nur eine Verweisung auf nationales Recht, sondern gibt durch die Vorschrift, daß das Recht des Ortes anzuwenden ist, an dem sich das Gut befindet, zugleich auch an, welches Staates Recht maßgebend ist.

Artikel 29 Abs. 1 und Artikel 32 Abs. 1 treffen hinsichtlich des Ausschlusses oder der Begrenzung der Haftung, der Umkehrung der Beweislast und der Verjährung Sonderregelungen für den Fall, daß Schäden vorsätzlich verursacht worden sind oder durch Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht. Hier ist also wie in Artikel 16 Abs. 5 nicht nur auf nationales Recht verwiesen, sondern durch den Hinweis, daß ggf. das Recht des angerufenen Gerichts maßgebend ist, zugleich bestimmt, welches Staates Recht anzuwenden ist. Das gleiche ist zu der Vorschrift des Artikels 32 Abs. 3 festzustellen, wonach für die Hemmung der Verjährung unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 32 Abs. 2 das Recht des angerufenen Gerichts gilt.

Auch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) enthält ausdrückliche Verweisungen auf das nationale Recht, und zwar in zahlreicheren Fällen als die CMR, so hinsichtlich der vorläufigen Verwahrung durch den Versandbahnhof bei Gütern, die nicht ohne Verzug befördert werden können (Artikel 5 § 3), hinsichtlich der Bedingungen, unter denen die Eisenbahn oder nachzuprüfen sowie das Gewicht des Gutes oder die Stückzahl zu ermitteln oder nachzuprüfen sowie das tatsächliche Eigengewicht des Wagens festzustellen (Artikel 7 § 3), hinsichtlich der fahrens bei der Auflieferung der Güter, der Verladepflicht und der Verpflichtung der gedeckten, offenen oder besonders eingerichteten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke (Artikel 14 §§ 1, 2 und 3), hinsichtlich der Berechtigung oder Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut dem Empfänger zuzustellen sowie hinsichtlich des Verfahrens bei der Ablieferung (Artikel 16 § 2), hinsichtlich der Zulassung von Barvorschüssen (Artikel 19 § 5), hinsichtlich des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen (Artikel 25 § 2), hinsichtlich der gerichtlichen Feststellung des Zustandes und des Gewichtes des Gutes, der Schadensursache sowie des Betrages des Schadens, wenn der Berechtigte die von der Eisenbahn in der Tatbestandsaufnahme getroffenen Feststellungen nicht anerkennt (Artikel 44 § 2) und hinsichtlich der Hemmung und Unterbrechung der Verjährung (Artikel 46 § 5). Wie in den Fällen der ausdrücklichen Verweisung auf nationales Recht in der CMR ist auch in der CIM in allen derartigen Fällen gleichzeitig geregelt, welches Staates Recht jeweils maßgebend ist.

Im Gegensatz zur CMR enthält aber die CIM nicht nur ausdrückliche Verweisungen auf nationales Recht für bestimmte Tatbestände, sondern in den Artikeln 53 und 54 zugleich Vorschriften grundsätzlicher Art über die subsidiäre Geltung nationalen Rechts.

Nach Artikel 53 CIM finden die Bestimmungen der Landesgesetze und -vorschriften Anwendung, die in den einzelnen Staaten für den Frachtverkehr erlassen sind, soweit in der CIM keine Bestimmungen getroffen sind. Eine entsprechende Bestimmung war im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der Fassung vom 14. 10. 1890 noch nicht enthalten, sondern wurde erst später aufgenommen. Artikel 54 CIM bezieht sich auf das Verfahrensrecht; nach dieser Vorschrift richtet sich das Verfahren in allen Rechtsstreitigkeiten, zu denen die unter die CIM fallenden Sendungen

Nach Artikel 12 Abs. 7 haftet ein Frachtführer, der Weisungen nicht ausführt, die ihm unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 12 erteilt worden sind, oder der solche Weisungen ausführt, ohne die Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefs verlangt zu haben, dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden.

Das Vorhandensein einer solchen Vorschrift könnte in Verbindung mit den sonstigen Haftungsvorschriften der CMR zu dem Schluß führen, daß diese die vertragliche Haftung des Frachtführers abschließend regeln wolle. Das würde jedoch nicht vertretbare Folgerungen nach sich ziehen können und auch nicht dem Ergebnis der Verhandlungen bei der Ausarbeitung der CMR entsprechen. Richtig ist daher, daß die CMR die vertragliche Haftung des Frachtführers nicht abschließend regelt und demnach Ansprüche gegen den Frachtführer auf Grund des nationalen Rechts wegen Nichterfüllung des Vertrages, positiver Vertragsverletzungen und culpa in contrahendo geltend gemacht werden können, sofern die CMR Vorschriften hierüber nicht enthält.

Ist im Einzelfall festgestellt, daß nationales Recht anzuwenden ist, so ergibt sich die weitere Frage, welches Staates Recht maßgebend ist, sofern nicht wie in Artikel 16 Abs. 5 durch die CMR insoweit bereits selbst eine Entscheidung getroffen worden ist. Die Antwort ist dann nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts zu finden, was in der Praxis verschiedentlich zu Schwierigkeiten führen kann.

Als subsidiär anzuwendendes nationales Recht kommen alle Rechtsformen in Betracht, die in den verschiedenen Staaten für das Frachtrecht im internationalen Straßengüterverkehr gelten, also Sonderregelungen, soweit solche — wie im Falle der Bundesrepublik in Form der Kraftverkehrsordnung — vorhanden sind, sowie das Handelsrecht, Bürgerliche Recht und Zivilprozeßrecht.

Buchbesprechungen

Precht, G. M., Kostenrechnung und Tarifbildung von Schiene und Straße im Güterfernverkehr. Heft 41 der Verkehrswissenschaftlichen Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Droste-Verlag Düsseldorf, 1958, 186 S., DM 9.—

Verf., durch langjährige praktische Erfahrungen und eine Reihe bemerkenswerter Publikationen ausgewiesen, unternimmt den Versuch, die Zusammenhänge zwischen Kostengefüge und Tarifbildung im Güterfernverkehr auf der Schiene und Landstraße aus einer grundsätzlichen Sicht darzulegen, ohne dabei in die aktuelle Auseinandersetzung um das Problem „Schiene—Straße“ einzugreifen. Jeder Verkehrsbetrieb ist für ihn — „unbeschadet der Wirkungen seiner Tätigkeit — ein wirtschaftendes Unternehmen, das über die Deckung der Gesamtkosten hinaus auf Erzielung eines Überschusses bedacht sein muß“. Richtige Kostenrechnung ist die Vorbedingung für eine Tarifbildung, die in ihren Prinzipien entweder ausschließlich oder zumindest z. T. Kostengesichtspunkte berücksichtigt.

Die Dreiteilung der Studie stellt den „Verkehrsmarkt“ sinnvoll zwischen das einleitende Kapitel „Kostenrechnung“ und das Schlußkapitel „Tarifbildung“, wird doch durch die Verhältnisse auf dem Markte erst Art und Umfang der Synchronisation zwischen Kosten und Preisen bestimmt. Dadurch, daß der Verf. häufig vergleichend Kosten- und Tarifstudien aus dem Ausland heranzieht (etwa USA oder Frankreich), wird der Blickwinkel erweitert, werden zusätzliche Verfahrensmöglichkeiten in die Untersuchung einbezogen. Verf. erläutert am augenblicklichen Stand der Kostenrechnung von Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland, inwieweit die vorhandenen Kostenaufzeichnungen dem Ziel der Kostenrechnung (Kontrolle der Betriebsgebarung, Preisbildung, Betriebsdisposition und Erfolgskontrolle) genügen. Er ist der Meinung, daß — abgesehen von gewissen Unklarheiten bei den kalkulatorischen Ansätzen der Kosten be-

stimmter Vermögenswerte — die Kostenrechnung der Bundesbahn vollständig ausreicht, die Kostenstruktur dieses Verkehrsträgers zu durchleuchten. „Die weitverbreitete Unkenntnis über die Kostenstruktur der Eisenbahn außerhalb der Bundesbahn ist ausschließlich auf taktische Überlegungen der Bundesbahnführung zurückzuführen.“ Anders im Kraftverkehr. Hier sind die Kostenaufzeichnungen, insbesondere bei den kleineren Betrieben, unregelmäßig und lückenhaft, ganz abgesehen davon, daß im Werkverkehr die Kostenrechnungen häufig „in die sonstigen betrieblichen Aufzeichnungen“ übergehen. In diesem Bereich wird es demnach nur möglich sein, einen „repräsentativen Einblick in das Kostenniveau und die Kostenstruktur“ der Betriebe zu erhalten.

Die folgenden Ausführungen über die direkt und indirekt zurechenbaren Kosten im Rahmen der Globalrechnung, weiterhin über die Kostenarten und Kostenstellenrechnung, stellen eine übersichtliche Auswertung verschiedener Einzeluntersuchungen dar. Wir teilen den Auffassung mit der Kostenstelle im Zusammenhang mit der Problem der „Wegekosten“ —, daß sich das Problem der Wegekosten nur durch die Berücksichtigung der „Belastbarkeit“ lösen läßt. Die Belastbarkeit ist überhaupt keine genau festzulegende Größe, hängt sie doch vom wechselnden Beschäftigungsgrad u.a.m. ab. Auch das Verursachungsprinzip scheint uns wegen der Schwierigkeit, die echten Kausalitäten zu erfassen (Ist das Grundnetz der Autobahnen vom Straßengüterverkehr „verursacht“ worden?), und darüberhinaus später hinzugekommene und darüberhinaus nicht brauchbar. Nutznießer mit einzubeziehen, richtige Wegkosten-Eine volkswirtschaftlich richtige Wegkostenrechnung muß immer auf die direkten Nutznießer abgestellt sein. Der Hinweis auf die Notwendigkeit einer genaueren Beobachtung des Verlaufs der innerbetrieblichen Grenzkosten hat seine Berechtigung, wenn man bedenkt, daß die Anwendung des Marginalprinzips jenseits der Kapazitätsschwelle den Mehrverkehr mit den gesamten