

Vorwort

zur 3. Auflage

Seit Erscheinen der 2. Auflage im Jahre 2007 ist die Bedeutung der CMR für den gesamten grenzüberschreitenden Straßengütertransport in Europa, Nordafrika und vorder- und mittelasiatischen Raum weiter gestiegen. Inzwischen gehören diesem Abkommen 55 Länder an. Österreich hatte schon 1990 die Anwendung der CMR auf innerstaatliche Transporte erstreckt, Belgien war dem im Jahre 1999 gefolgt. Auch andere europäische Staaten haben seither ihr nationales Straßentransportrecht an den Bestimmungen der CMR orientiert. So hat sich die schon im Vorwort zur 2. Auflage geschilderte Situation erfolgreich fortgesetzt.

In Deutschland ist die Entwicklung der Rechtsanwendung der CMR von besonderem Interesse, weil deren Bestimmungen mit der Transportrechtsreform des Jahres 1998 weitestgehend Eingang in das innerdeutsche Land- und Luftfrachtrecht gefunden haben. Das führte in der Rechtsprechung einerseits zu erwartungsgemäß eingetretenen Parallelen und nahezu gleichlautenden Entscheidungen in beiden Rechtsgebieten, hatte aber gelegentlich den Nachteil, dass einige zur CMR seit langem entwickelte Rechtsgrundsätze bei der Anwendung der innerdeutschen Frachtrechtsvorschriften vernachlässigt wurden.

Der Bundesgerichtshof hat in den letzten Jahren mehrfach zu einzelnen Bestimmungen des Abkommens Stellung genommen. So hat er inzwischen klargestellt, dass der Begriff des Beförderungsvertrages gem. Art. 1 CMR abweichend von nationalen Rechtsordnungen autonom auszulegen ist, dass ferner die CMR grundsätzlich nur bei unimodalem grenzüberschreitenden Straßengütertransporten zur Anwendung gelangt und dass andererseits die CMR nach Art. 2 im Ro-Ro-Verkehr auch bei Feuer an Bord eines Seeschiffes gilt. Außerdem hat der BGH die Rechtsprechung zu Art. 29 CMR wesentlich vertieft. Dabei wurde die bislang strenge Auffassung zum groben Verschulden des Frachtführers etwas gelockert, andererseits aber wird daran festgehalten, dass in diesen Fällen der Mitverschuldenseinwand möglich ist. Diese Rechtsprechung steht nach wie vor im Widerspruch zur Praxis anderer Vertragsstaaten.

Schließlich hatte der BGH Gelegenheit, bei Verlust und Beschädigung des Frachtgutes die Gedanken zur sekundären Beweislast der Vertragspartner zu vertiefen.

So war es an der Zeit für diese 3. Auflage, die sich mit all diesen Themen ausführlich auseinandersetzt. Nun steht dieses Werk auf dem Bearbeitungsstand vom Sommer 2012. Einige wichtige Entscheidungen und Literaturveröffentlichungen konnten noch berücksichtigt werden.

Auch die schon vorhandenen Länderberichte sind auf den neuesten Stand gebracht. Ferner ist es erfreulicherweise gelungen, weitere Autoren für die Entwicklung der CMR in anderen Staaten zu gewinnen. Erwähnt seien hier insbesondere für Belgien *Vincent De Smet*, für Frankreich Maitre *Jean-Frédéric*

Vorwort zur 3. Auflage

Mauro, für Polen Frau Rechtsanwältin *Katarzyna Woroszylska*, für Spanien Abogado *Carl Lubach*, für Tschechien *Dr. Christian Mayer*, für die Türkei *Dr. Kerim Atamer* mit seiner Kollegin *Burcu Celikcapa-Bilgin* und für die Schweiz Professor *Dr. Andreas Furrer*.

Allen Autoren sei an dieser Stelle wieder herzlich gedankt. Ferner möchte ich diese Neuauflage zum Anlass nehmen, dem im Januar 2011 verstorbenen langjährigen Freund und Mentor dieses Kommentars, Harald de la Motte, erneut zu gedenken und Dank zu sagen.

Schließlich sei Dank allen Sekretärinnen und Mitarbeiter/innen, die an dieser Neuauflage mitgewirkt haben, last not least meiner unermüdlichen Sekretärin, Frau Dienstl.

Nürnberg, im November 2012

Dr. Karl-Heinz Thume