

# Inhaltsverzeichnis

A.	Einführung	17
B.	Grundlagen	22
I.	Zum Begriff des multimodalen Transports	22
1.	Begriffsbestimmung	22
a.	Allgemein	22
b.	Der MTO und der Spediteur	26
c.	Abgrenzungen	27
2.	Erscheinungsformen des multimodalen Transports	28
3.	Probleme des multimodalen Transports	28
II.	Der multimodale Transport in der Praxis: Das Bedürfnis nach Rechtssicherheit	30
III.	Die Frage nach dem geltenden Recht auf den Teilstrecken	34
C.	Die Vertragsnatur des MT-Vertrags	36
I.	Der MT-Vertrag und ein Vertrag über die Straßenstrecke	36
1.	Summenbetrachtung	36
2.	Lehre von der Doppelqualifikation	39
II.	Der MT-Vertrag als neuartiger Vertrag <i>sui generis</i>	39
III.	Stellungnahme: Kein gesonderter Vertrag über die Straßenstrecke	42
1.	Relevanz für die Geltung der CMR	42
2.	Status quo	42
3.	Der MT-Vertrag als Vorstufe des Vertrags mit unbenannten Beförderungsmitteln	44
4.	Keine übertragbaren Unterschiede in den unimodalen Transportrechtsübereinkommen	46
a.	Zufälligkeit der Differenzen	47
b.	Keine Übertragbarkeit auf den MT-Vertrag	49
5.	Konsequenzen einer Network-Betrachtung	51
6.	Résumé der Stellungnahme	52

D. Die Auslegung der CMR: Geltung nur für reine Straßentransporte?	53
I. Problemaufriss: Die Quantum-Entscheidungen und das Urteil des BGH vom 17. Juli 2008	53
1. Die Quantum-Entscheidungen	54
a. Der Sachverhalt	54
b. Das erstinstanzliche Urteil des Commercial Court vom 10. April 2001	54
(1) Gesamtbetrachtung nach dem für die Luftstrecke geltenden Recht	54
(2) Art. 2 CMR	56
(3) Art. 31 WA und das Unterzeichnungsprotokoll zur CMR	56
c. Das Urteil des Court of Appeal vom 27. März 2002	56
(1) Vorliegen eines MT-Vertrags mit Straßenstrecke	57
(2) Geltung der CMR	57
(a) Das Unterzeichnungsprotokoll zur CMR	57
(b) Ablehnung der Gesamtbetrachtung	58
(c) Art. 2 CMR	58
(d) Bezugspunkt für Übernahme und Ablieferung: Die Teilstrecke	59
2. Das Urteil des BGH vom 17. Juli 2008	59
a. Der Sachverhalt	59
b. Die Entscheidung	60
(1) Art. 1 CMR	60
(2) Art. 2 CMR	60
(3) Das Unterzeichnungsprotokoll und die Denkschrift der deutschen Delegation	60
(4) Zweck	61
II. Wortlaut	61
1. Art. 1 CMR: „every contract“/ „tout contrat“	61
a. Art. 1 CMR	61
b. Vorbildnorm: Art. 1 CIM	62
(1) Zulässigkeit der konventionsübergreifenden Auslegung	62
(2) Einbeziehung der CIM	63
(3) Ergebnisse des Vergleichs von Art. 1 CMR und Art. 1 CIM	65
2. Art. 1 CMR: Der französische Genitiv „de“	66
a. Aussagekraft des französischen Wortlauts	66
b. Das englische Pendant	67

c.	Behandlung der Abweichung	67
(1)	Vorrang der engeren Fassung	67
(2)	Französisch als Urtext	69
(a)	Zulässigkeit der historischen Auslegung	69
(b)	Eindeutig: Vorrang des Urtextes im Warschauer Abkommen	70
(c)	Vorzugswürdig: Vorrang der frz. Arbeitsfassung in der CMR	71
(d)	Ergebnis zu der französischen Arbeitsfassung	72
(3)	Die Wiener Vertragsrechtskonvention	72
3.	Zwischenergebnis	74
III.	Systematik	74
1.	Art. 1 CMR: Der Vergleich mit dem geographischen Anwendungsbereich	75
2.	Art. 2 CMR	75
a.	Regelung des mode-on-mode Transports	76
b.	Meinungsstreit: Rückschlüsse für den mode-to-mode Transport?	76
(1)	Keine Aussagekraft für den mode-to-mode Transport	77
(2)	Erst-Recht-Schluss für eine Geltung der CMR	77
(3)	Regelung des mode-to-mode Transports nur als Annex	77
c.	Ergebnis zu Art. 2 CMR	79
3.	Das Unterzeichnungsprotokoll zur CMR	79
a.	Offener Wortlaut	79
b.	Bedeutung: Klarstellung oder reine Absichtserklärung?	79
(1)	Telos	81
(2)	Systematik	82
(3)	Historie	82
(4)	Ergebnis zum Unterzeichnungsprotokoll: Klarstellender Inhalt	83
4.	Zwischenergebnis	83
5.	Konventionsübergreifende Auslegung	84
a.	Art. 31 Warschauer Abkommen	85
b.	Art. 1 Abs. 6, 2. Hs. Hamburg-Regeln	87
c.	Art. 1 und 2 CVR	88
(1)	Art. 2 CVR: Umfang der Erweiterung des Anwendungsbereichs	88
(a)	Entstehungsgeschichte	89

(b) Entwicklungsgeschichte	90
(2) Ergebnis zur Bedeutung des Art. 2 CVR	91
d. Ergebnis zur konventionsübergreifenden Auslegung	92
IV. Historische Auslegung	93
1. Die Arbeitsfassungen zu Art. 1 CMR	93
a. Aussagegehalt: Geltung nur für den ausschließlichen Straßentransport	93
b. Zulässigkeit von Rückschlüssen aus den Arbeitsfassungen	94
c. Ergebnis zu den Arbeitsfassungen zu Art. 1 CMR	96
2. Nationale Erklärungen	96
3. Erläuterungen zur CMR	97
4. Ergebnis zur historischen Auslegung	98
V. Korrektur über eine dynamische Auslegung?	98
VI. Ergebnis	103
E. Systemwidrigkeit einer Anwendung der CMR auf die Straßenteilstrecke	105
I. Die Orte der Übernahme und der Ablieferung	105
1. Maßgeblichkeit der Teilstrecke	106
2. Ort der Übernahme: Frachtbrief	107
a. Ausstellung des Frachtbriefes	108
b. Art. 6 Abs. 1 lit. i) CMR: Angaben im Frachtbrief	110
c. Zwischenergebnis	111
3. Ort der Ablieferung	111
a. Mängelrüge gemäß Art. 30 CMR	112
b. Zahlung gemäß Art. 13 Abs. 2 CMR	113
c. Zwischenergebnis	115
4. Art. 31 Abs. 1 S. 1 lit. b CMR: Internationale Zuständigkeit	116
a. Teilstreckenorientierung	116
b. Gesamttransport	117
c. In Sonderheit: Der Gerichtsstand bei Ansprüchen gegen den Unterfrachtführer	119
d. Zwischenergebnis	121
5. Art. 14-16 CMR: Beförderungs- und Ablieferungshindernisse	122
6. Ergebnis zu den Orten der Übernahme und der Ablieferung	124
II. Art. 12 CMR: Das Weisungsrecht	125
III. Art. 30 CMR: Die Mängelrüge	128
IV. Art. 32 CMR: Die Verjährung	129

1. Der MTO-Regress	129
2. Der Frachtanspruch	130
V. Art. 17, 19 CMR: Die Verspätungshaftung	131
1. Art. 19 CMR: Definition der Verspätung	131
2. Probleme einer Network-Betrachtung	132
a. Strikte Teilstreckenorientierung	132
(1) Die aufgeholte Verspätung	132
(2) Die kumulierte Verspätung	133
b. Einbeziehung des Gesamttransports	134
(1) Die aufgeholte Verspätung	134
(2) Die kumulierte Verspätung	134
c. Zwischenergebnis	135
(1) Systemimmanente Probleme	135
(2) Systemwidrige Ergebnisse	136
3. Art. 23 Abs. 5 CMR: Haftungshöchstbetrag für Schäden aus verspäteter Ablieferung	137
4. Ergebnis zu der Verspätungshaftung	137
VI. Gesamtergebnis zu den Systembrüchen	138
VII. Die Geltung der CMR nur auf der vorangehenden Straßenstrecke	140
F. Konflikte mit dem Warschauer Abkommen/ Montrealer Übereinkommen	142
I. Kein genereller Konflikt	142
II. Die doppelte Zuständigkeit der Gerichte	143
G. Der Vergleich mit den Übereinkommensentwürfen und den Standardbedingungen für den multimodalen Transport	146
I. Zielsetzung des Vergleichs	146
II. Die einbezogenen Regelwerke über den multimodalen Transport	146
1. Internationale Übereinkommen	147
2. Das selbstgeschaffene Recht der Wirtschaft	152
a. Die Richtlinien der Internationalen Handelskammer	152
b. Das FIATA Bill of Lading	153
III. Die (intendierte) Regulierung von Schäden auf der Straßenstrecke eines multimodalen Transports	153
1. Haftung für Güterschäden	153
a. Der UNIDROIT-Entwurf von 1965	154
b. Die Tokio-Regeln von 1969	155
c. Der TCM-Entwurf von 1971	155

(1) Network-Variante	156
(2) Einheitshaftungs-Variante	157
d. Die MT-Konvention von 1980	157
(1) Basishaftung: Einheitshaftung	157
(2) Rudimentäre Network-Haftung	158
e. Die Richtlinien der Internationalen Handelskammer	158
(1) Die Richtlinien 1973/1975	158
(2) Die UNCTAD/ICC Richtlinien 1992	159
(a) Basishaftung: Einheitshaftung	159
(b) Rudimentäre Network-Haftung	160
f. Das FIATA Bill of Lading	160
(1) Das FIATA Combined Transport Bill of Lading von 1970	160
(2) Fassung 1978	161
(3) Fassungen 1982, 1984	162
(4) Das FIATA Multimodal Transport Bill of Lading von 1992	162
(a) Basishaftung: Einheitshaftung	162
(b) Rudimentäre Network-Haftung	163
g. Ausblick: Die Rotterdam-Regeln	163
(1) Haftung nach Seerecht	163
(2) Network-Betrachtung auf der Begleitstrecke	164
h. Ergebnis zu der Haftung für Güterschäden	164
(1) Ausgangspunkt: Network-Haftung	164
(2) Entwicklung: Eine Einheitshaftung nahe an der CMR?	166
(3) Résumé	169
2. Haftung für die verspätete Ablieferung	170
a. Der UNIDROIT-Entwurf von 1965	170
b. Die Tokio-Regeln von 1969	171
c. Der TCM-Entwurf von 1971	171
d. Die MT-Konvention von 1980	171
e. Die Richtlinien der Internationalen Handelskammer	171
f. Das FIATA Bill of Lading	172
g. Ausblick: Rotterdam-Regeln	172
h. Ergebnis zu der Verspätungshaftung	173
3. Grenzen der Network-Betrachtung	174
4. Ergebnis zu den Regelungen des multimodalen Transports	175
5. Verwertbarkeit der Ergebnisse	176
a. Verladerstaaten und Transportnationen	177

b. Spediteure	178
c. Doppelversicherung	178
d. Individuelle Gründe des Scheiterns der Übereinkommen	181
e. Ergebnis: Kein Scheitern aufgrund des Regelungsinhalts	182
IV. Ergebnis des Vergleichs	183
H. Gesamtergebnis	184
I. Fazit	189
J. Exkurs: Die Gesamtbetrachtung des BGH	190
I. Analyse der Gesamtbetrachtung des BGH	190
1. Die Entwicklung der Gesamtbetrachtung	190
2. Das Ende der ursprünglichen Gesamtbetrachtung	192
3. Die Ausdehnung der Gesamtbetrachtung	193
II. Kritik	194
III. Stellungnahme	196
IV. Résumé der Stellungnahme	197
K. Anhang	199
I. Auszug aus dem Übereinkommenstext des UNIDROIT-Entwurfs von 1965	199
II. Auszug aus dem Übereinkommenstext der Tokio-Regeln von 1969	200
III. Auszug aus dem Übereinkommenstext des TCM-Entwurfs von 1971	202
IV. Auszug aus dem Übereinkommenstext der MT-Konvention von 1980	207
V. Auszug aus den Richtlinien der Internationalen Handelskammer	208
VI. Auszug aus den Standardbedingungen des FIATA Bill of Lading	214
VII. Auszug aus den Rotterdam-Regeln	221
Literaturverzeichnis	225